RBA

NARRATIVAS

Elisabet Riera

La línea del desierto

LA LÍNEA DEL DESIERTO

ELISABET RIERA

© Elisabet Riera, 2011

© de esta edición digital: RBA Libros, S.A., 2014.
Avda. Diagonal, 189 – 08018 Barcelona.
www.rbalibros.com

REF.: OEBO161
ISBN: 9788490060773

Composición digital: Víctor Igual, S. L.

Queda rigurosamente prohibida sin autorización por escrito del editor cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra, que será sometida a las sanciones establecidas por la ley. Todos los derechos reservados.

PARA MI PADRE
PARA MI COMANDANTE K

«Sí, caminamos, y el tiempo también camina,
hasta que de pronto vemos ante nosotros una línea de sombra
advirtiéndonos que también habrá que dejar atrás
la región de nuestra primera juventud.»

JOSEPH CONRAD, *La línea de sombra*

I

LA LÍNEA

1

BARCELONA

> ¿Hay alguien que no haya sentido jamás el impulso irrefrenable de partir? Me refiero a esas llamadas magnéticas que empiezan con un silbido, como el de la sirena de los barcos o el de la arena de las dunas cuando caen sobre sí mismas, deslizándose. Quien lo haya oído sabrá de lo que hablo. Tal vez en su vida tomó la forma de una locomotora que lentamente puso en marcha su maquinaria y abandonó la estación. O lo escuchó en los cascos de un caballo nervioso en la línea de salida. Esos sonidos parecen siempre un comienzo apresurado, pero anuncian en realidad una lenta despedida.

Así empiezan las memorias del capitán Roig, que encontré olvidadas en un archivo de Ginebra, perdidas entre obras de hombres mucho más célebres que él. Se trata de un librito autoeditado, compuesto con una diagramación elemental, tipografía tosca y algunas fotografías en blanco y negro de muy mala calidad. La copia que llegó a mis manos había sido encuadernada en piel azul. Aparte de estas escuálidas memorias, uno de los pocos rastros que ha permanecido del capitán Roig —escrito así, sin referirse siquiera a su nombre de pila, Joseph— lo dejó Joseph Kessel en *Viento de arena*. Fue allí donde, mucho antes de viajar a Ginebra, leí su nombre por primera vez: «La línea Casablanca-Dakar se inauguró oficialmente (tras la Misión Roig, un primer vuelo de reconocimiento realizado en 1923 al mando del capitán Roig) el 1 de junio de 1925. Desde ese día, y de forma regular, cada semana, en menos de dos días, se lleva el correo de Casablanca a Dakar y luego en sentido inverso hasta Casablanca».

Kessel lo dijo restándole importancia, pero, como pudo comprobar durante el viaje que relata en su libro, no se trataba de un tramo cualquiera. Eran los dos mil ochocientos kilómetros más peligrosos de las Líneas Aéreas Latécoère, más conocidas como La Línea. El primer hombre que se enfrentó a aquel territorio debía haber sido un héroe, pero se había quedado atrapado en un paréntesis. Aquello despertó mi

curiosidad. Además, el nombre del capitán me llamaba la atención. Su apellido, como el mío, era de origen catalán. Ese sonido me resultaba tan familiar, tan cercano en aquella aventura exótica, que era imposible no querer saber más de él. Y estaba, también, la palabra «misión», reservada en mi imaginario a héroes y espías y que, por tanto, me resultaba simpática. Nada como una palabra de este tipo para disparar mi imaginación, pero lo más asombroso era que se trataba de personas y hechos reales. Todo aquello había ocurrido y, sin embargo, parecía una novela dispuesta a ser contada.

Quise saber más.

La entrada correspondiente me hablaba de una línea aérea francesa que vio la luz tras la Primera Guerra Mundial, del transporte de correo y de los primeros pilotos que sobrevolaron la península rumbo a África en unos artefactos de madera y tela que no alcanzaban más de ciento cuarenta kilómetros por hora. La historia desprendía un aroma evocador. Se trataba de aquel mundo de fotografías color sepia y manuscritos en tinta china del color de los cielos y los mares del Sur. Así que seguí navegando.

> En 1918, Pierre-Georges Latécoère y Beppo de Massimi constituyeron la que entonces se llamó Compagnie Espagne-Maroc-Algerie Latécoère, indicando con su denominación cuáles eran sus propósitos. Con Pierre-Georges Latécoère como presidente y Beppo de Massimi como director general, en septiembre de 1918, antes de que terminara la guerra, presentaron un proyecto de línea aérea al Gobierno francés para enlazar Francia con Marruecos. El punto de partida sería Toulouse, y el de destino, Casablanca. La idea era transportar el correo en dos o tres días, en lugar de los once que se requerían para transportarlo por vía marítima. El objetivo final del gran sueño de Pierre-Georges Latécoère era establecer un enlace aéreo entre Francia y América del Sur, pero su plan necesitaba estructurarse en tres fases. Después de los trabajos de preparación de las aeroplazas en España y el norte de África, el 1 de septiembre de 1919 el enlace aéreo entre Toulouse y Casablanca se hizo realidad. La segunda fase implicaría la extensión de la anterior hasta Dakar, para dejar a La Línea sobre el trampolín que debía hacer posible, en el futuro, dar el salto último y definitivo hasta el otro lado del Atlántico.

Casablanca-Dakar. Casablanca-Dakar pasando por Agadir, Cabo Juby, Saint Louis de Senegal. El Sáhara. Muchos hombres murieron en el intento, decía allí. Jóvenes que cruzaban los cielos al mando de un biplano, pilotando casi por instinto, cargados tan sólo con un saco de correo que debía llegar sano y salvo y a tiempo a su destino. Nada más

les importaba. Por eso, al llegar a tierra, celebraban el milagro. Hasta la última gota, hasta el último aliento. Sí, podía imaginármelo… Podía imaginarlo muy bien porque era exactamente todo lo contrario a mi vida. Me encontraba en la frontera de los treinta, y cualquier sepulturero podía colocar una lápida sobre mi cabeza sin temor a anticiparse. Sin saber cómo, desde hacía unos años todo a mi alrededor había empalidecido, empezando por mi vocación literaria, que no había pasado del nivel de gacetillera. Así que la pulsión vital que rezumaba aquella historia de aviadores y aventureros me atraía a la vez que me irritaba. En realidad, lo que evidenciaba de mí me molestaba tanto que en ese preciso momento tuve la tentación de acabar con ella. Sería muy fácil salir de allí, volver a mis notas para el periódico y no complicarme la vida, pensé, pero la pantalla parpadeó.

> Casablanca-Dakar era la segunda parte del proyecto de la línea aeropostal, la más difícil. Volar 2.800 kilómetros sobre el desierto con el riesgo de caer cautivo de los temibles «hombres azules», que enviaban un dedo del prisionero como cebo para conseguir un rescate, sería un gran desafío para el personal de la compañía. En enero de 1923, Latécoère envió al capitán Joseph Roig a Canarias para organizar los preparativos. El capitán mismo transportaría en el velero *Frasquita* los bidones de combustible y aceite para abastecer a los futuros aviones de la ruta del desierto. Luego, desembarcaría en las escalas de Agadir, Cabo Juby, Villa Cisneros, Port-Étienne, Saint Louis de Senegal y Dakar. Allí debería crear las aeroplazas. La expedición fue bautizada como «Misión Roig». Si tenía éxito, el capitán comandaría un raid de tres biplanos Breguet XIV pilotados por Louis Delrieu, Victor Hamm y Robert Cueille. Estaba previsto que despegaran de Casablanca el 3 de mayo de 1923. El objetivo era llegar a Dakar dos días después.

Ahí estaba. Capitán Joseph Roig, y junto al nombre, una fotografía. No era una imagen nítida. Más que detalles, me ofrecía una impresión general del personaje: estaba de pie junto a un viejo biplano, como si acabara de aterrizar o fuera a despegar. Era bastante alto y corpulento, en comparación con los otros hombres que aparecían a su lado. También la ropa lo diferenciaba. Los demás estaban enfundados en pesados monos de vuelo, en cambio él, en el centro de la fotografía, vestía pantalones de montar a caballo y botas de piel hasta la rodilla. Completaban su vestuario una camisa blanca y una americana abierta, clara, igual que los pantalones. Parecía un jinete, o un esgrimista. Su cara era ancha y franca. Como muchos hombres de la época, llevaba bigote. No un bigote demasiado fino, como los italianos, ni un ostentoso bigote alemán; lo justo para cubrir una sonrisa de pequeños

dientes blancos. Por encima del bigote, ojos risueños y algo delirantes y, para rematar el rostro, el tupido cabello castaño peinado hacia atrás. En la imagen, la primera que veía de él, sostenía en brazos a una niña con el pelo cortado a lo paje, zapatos de hebilla y medias blancas. Ella, abrazada a su cuello, le ofrecía un ramo de flores.

La siguiente fotografía mostraba al capitán montado a camello ante la desnuda inmensidad del Sáhara. Y ahí, sucumbí. No es fácil saber por qué cada uno de nosotros está sujeto a sus propias obsesiones y no a otras. Por qué, por ejemplo, nos sentimos atraídos por algunas personas o algunos paisajes y otros nos dejan indiferentes. Creo que no es posible saberlo cuando los elegimos. Sólo mucho después, al mirar atrás, comprendemos el porqué de nuestras decisiones.

A mí, siempre me había fascinado el desierto. El desierto que descubrió Thesiger, el desierto que exploró Monod, por supuesto el desierto donde reinó Lawrence e incluso el desasosegante desierto de Bowles. Sobre el papel, los conocía todos. Espacios literarios, espacios cinematográficos. El desierto era para mí, como para la mayoría de nosotros, el paisaje de la ficción; y la ficción era, sin ninguna duda, mejor paisaje que la realidad. Pero si había algún desierto relacionado con aquella historia era el desierto de Saint-Exupéry. Al seguir leyendo descubrí que había sido allí, en La Línea que después se hizo famosa con el nombre de Aéropostale, donde Antoine de Saint-Exupéry se convirtió en piloto de aviación, en jefe de la aeroplaza de Cabo Juby, en amante de esa orilla occidental del Sáhara que haría crecer en su imaginación al Principito y a otros personajes que hablaban sobre todo del aire y el desierto. En un barracón de Cabo Juby escribió *Correo Sur*. Y había sido el capitán Joseph Roig quien lo había hecho posible gracias a su misión.

La aventura del capitán había tenido lugar antes, y había permitido que todo eso sucediera. Pero ¿por qué no había oído hablar de él hasta entonces? ¿Por qué su nombre no había perdurado como el de otros aviadores de La Línea, como Mermoz el Arcángel o el propio Saint-Exupéry? Parecía que el capitán Joseph Roig no hubiera existido hasta el preciso momento en que yo observaba su fotografía, con aquellos ojos que me miraban de frente pidiéndome que les siguiera preguntando. Quién era él. Qué había ocurrido durante su misión. Por qué había sido olvidado para siempre. Responder a esas preguntas iba a convertirse a partir de aquel día en mi única obsesión.

Cuando una idea así se instala en la cabeza de alguien, debería encenderse una luz roja que no le dejara a uno caminar, comer o respirar. Pero ninguna luz roja se encendió. Al levantar la vista del ordenador, todo estaba a oscuras. Las horas habían pasado volando. A tientas, conseguí servirme un vaso de ginebra y me quedé de pie, junto a la ventana. Desde allí, el horizonte de Barcelona amenazaba

con engullirme. Su sombra avanzaba como una mancha de petróleo extendiéndose en alta mar. Estaba paralizada. Sólo podía mirar; beber y mirar al corazón de la oscuridad. Poco a poco, recordé: mi primer ejemplar de *El Principito*, el que leía todas las noches bajo las sábanas, con una mancha en la página donde la serpiente engulle al elefante; un pijama verde de aviones y una pequeña camiseta roja, mi preferida, donde la palabra «Sáhara» compartía cartel con un cactus despistado y un sol naranja y redondo que reclamaba atención. Recordé también mis solitarios juegos de espadachines, piratas y exploradores mientras otras niñas peinaban muñecas. Lo que no recordé era por qué había olvidado todo aquello.

Mandé callar inmediatamente a todas las voces que resonaban en mi cabeza. Valía más cerrar los ojos, encerrarme en mi guarida y hacer ver que nada de eso importaba. Valía más dejar pasar los días, uno tras otro, hasta desaparecer en silencio. A fin de cuentas, yo no tenía nada que ver con el capitán Roig ni esa imagen infantil del desierto asociada para siempre a Saint-Exupéry tenía nada que ver con el Sáhara real. Pero ya era tarde para ese tipo de consideraciones; la historia seguía dando vueltas en mi cabeza y me decía a gritos que no la podía soltar.

2

EL PRAT

De todos los datos que encontré la noche en que vi por primera vez la fotografía del capitán, la única dirección actual —es decir, perteneciente al siglo XXI— fue ésta:

Asociación de Amigos de la Aeronáutica
Granja «La Ricarda»
El Prat de Llobregat
Barcelona

Al parecer, en el año 2000, los Amigos de la Aeronáutica habían organizado una exposición gráfica sobre el primer vuelo comercial en España, el vuelo de las Líneas Aéreas Latécoère que el 1 de septiembre de 1919 inauguró el servicio aeropostal entre Toulouse y Casablanca, haciendo escala en Barcelona, Alicante y Málaga, las aeroplazas españolas. Aquellos pocos párrafos en los que yo había leído el nombre de Latécoère, de sus Breguet y del capitán Joseph Roig, eran textos de la exposición con la que los Amigos de la Aeronáutica conmemoraban el paso de Latécoère por España. Seguramente sabrían muchas cosas más, pensé. Tal vez sabrían algo del capitán Roig. Sería fácil dar con los Amigos de la Aeronáutica, claro que eso suponía pasar a la acción, y la mera idea de hacerlo tenía el efecto paradójico de paralizarme; no me costaba nada refugiarme durante horas entre las palabras y las ideas, lo que me costaba era salir de ahí.

Miré de nuevo las señas de los Amigos de la Aeronáutica. Debajo de la dirección había un mapa rudimentario con la ubicación de la tal «Ricarda». La granja estaba dentro del delta del Llobregat, una zona húmeda sin calles asfaltadas —y, por tanto, sin nombre ni número—, con campos de cultivo y muchos cruces de caminos. En el mapa, una serie de flechitas indicaba la dirección por curvas y meandros. Resumiendo: un lío, sobre todo para alguien que se desorienta con facilidad. Pero no tenía más remedio que seguir; la voz de Roig retumbaba en mi cabeza y si quería llegar hasta él, aunque fuera para

acallarla, tarde o temprano debería actuar.

Quedé con el señor Enric Pallarés, el presidente de la Asociación de Amigos de la Aeronáutica, un sábado de septiembre, a las 12:30. Sí, era un primer paso, un pequeño movimiento, pero todavía tímido. El destino era cercano. Se trataba de una simple excursión, un paseo de fin de semana. Nada definitivo, me repetí. Así que, sostenida por esa pobre estrategia, me armé de valor, cogí mi bicicleta y empecé a pedalear.

El Prat es un lugar extraño, un delta fluvial olvidado por los barceloneses donde huertos y casas y caminos parecen vestigios de un tiempo que se acaba. Sólo el ruido continuo de aviones aterrizando y despegando en el cercano aeropuerto de El Prat me situaba en el presente. El resto del paisaje, embarrado y con límites difusos, parecía despedirse. Y, sin embargo, era allí, justamente allí, donde un avión de las Líneas Aéreas Latécoère había aterrizado por primera vez. Seguí al pie de la letra las instrucciones que me habían dado para no perderme en aquella tierra de recuerdos. Al fin, llegué.

El lugar tenía pinta de almacén, no de granja llamada La Ricarda.

El señor Pallarés era un hombre recién jubilado. Me recibió vestido con peto tejano, camisa a cuadros y un trapo con restos de aceite con el que limpiaba una llave inglesa. Me preguntó si había encontrado fácilmente el sitio, y contesté que sí, pero que, sinceramente, no esperaba que aquel fuera el aspecto de La Ricarda.

—La Ricarda… —y entonces hizo que le siguiera hasta un cobertizo, más pequeño, que había a unos cincuenta metros del edificio principal. En el suelo de la nave vacía se acumulaban vigas de madera y travesaños numerados, trozos de techo, tejas antiguas…—. Esto es todo lo que queda de La Ricarda.

Las obras de ampliación del aeropuerto de El Prat habían afectado al lugar donde estaba la vieja granja, que fue desmontada pieza a pieza, con la idea de que quizás algún día se pudiera reconstruir en otro lugar. De momento, a los Amigos de la Aeronáutica les habían ofrecido aquellos locales de AENA. Dos grandes almacenes desnudos, mucho terreno baldío y aquel otro cobertizo que alojaba los restos de la granja.

En la nave principal, otro hombre, mayor que Pallarés, lijaba piezas de madera enfundado en un mono gris pálido. Todo el espacio era un gran taller de aeromodelismo. En el centro había una mesa de trabajo con todo tipo de piezas clasificadas según sus funciones y tamaño, y planos con dibujos de hélices, y cifras pequeñas, más algún tornillo suelto. Bastantes tornillos sueltos. De las paredes colgaban en grandes perchas alas de madera. Alas de biplano, por supuesto. Al fondo, unas escaleras metálicas llevaban a un nivel elevado donde se acumulaban más y más cajas, asientos de avioneta, un desvencijado

radar…

Pallarés me contó que estaban reconstruyendo un modelo de avión antiguo a escala real. Todo de madera, hélices incluidas. Hacer la hélice, con esa curvatura perfecta para el aire, era lo más difícil. Y eso era lo que estaba haciendo precisamente el hombre del mono gris. A mano.

Me di cuenta enseguida de que había encontrado algo: algo de obsesión y de fascinación. A esos dos también debía de habérseles encendido la luz roja intermitente en algún momento de su vida, seguramente muchos años atrás, pero me temía que no le habían hecho ningún caso, y habían decidido seguir adelante hasta acabar en aquella nave llena de trastos, cerca del moderno aeropuerto de El Prat, custodiando el esqueleto ballenero de una granja llamada La Ricarda.

—¿Este avión es como los Breguet en que volaban los pilotos de Latécoère? —pregunté a Pallarés.

—También es un biplano, pero es otro modelo —me dijo sin entretenerse en detalles—. Los míticos Breguet XIV. Ésos sí que hicieron historia; eran los aviones del desierto, y los que darían a Latécoère sus mayores alegrías, pero al principio volaban en Salmson. El primer avión comercial que aterrizó en Barcelona fue un Salmson, el día de Navidad de 1918.

Buscamos un rincón donde sentarnos y Pallarés se dispuso a contarme la historia de los inicios de las Líneas Aéreas Latécoère y cómo, gracias a ellas, se crearon los primeros aeropuertos españoles. Antes, sacó de su bolsillo una fotografía antigua y me la mostró.

—Es imposible comprender nada acerca de La Línea sin conocer bien a su fundador… —comenzó su relato.

Pierre-Georges Latécoère aparecía elegantemente vestido, con sombrero, traje y corbata oscuros y un pañuelo de bolsillo doblado en forma triangular, a juego con la camisa. También su rostro era armonioso, como su bigote y los finos lentes de pinza que sostenía sobre la nariz, ligeramente mayor que el resto de sus rasgos. Parecía un hombre que sabía exactamente lo que quería. Tal vez lo hubiera sabido siempre.

Nació en una aldea de los Pirineos, Bagnères-de-Bigorre, a 23 kilómetros de Toulouse. Su padre, Gabriel Latécoère, era dueño de una serrería, una pequeña central eléctrica y una forja que había levantado de la nada. Pierre-Georges era el mayor de los hijos varones y, por tanto, el heredero. Un papel que le encajaba como un guante. Cuando murió su padre, estaba a punto de finalizar su carrera de ingeniería en l'École Centrale des Arts et Manufactures de París. Tenía veintidós años. Al recibir la noticia, mandó una carta de condolencia a su madre y, después, otra dirigida a los trabajadores de los talleres Latécoère, informando de la nueva situación y haciéndose cargo de la empresa.

No volvió a Bagnères-de-Bigorre para el funeral. Esperó a terminar sus exámenes y cuando se instaló en el antiguo despacho de su padre, lo primero que hizo fue colgar su título de ingeniero en la pared.

—Un patrón en toda regla —dijo Pallarés.

Lo cierto es que, en pocos años, Latécoère logró que los talleres se convirtieran en una de las compañías más prometedoras de Francia. Pronto Bagnères-de-Bigorre le quedó pequeño. En Toulouse, en el enclave llamado Montaudran, construyó una nueva fábrica con cerca de mil quinientos empleados. Empezó fabricando revestimientos de madera para vagones de ferrocarril. Luego consiguió la concesión para fabricar todos los vagones y locomotoras del Midi. Al llegar la guerra, el Gobierno francés le pidió que fabricara obuses de gran calibre y, más tarde, aviones de combate Salmson. El 5 de mayo de 1918, el primer Salmson salió de la fábrica con destino al frente. Al terminar la guerra, los aviones salían de Montaudran a un ritmo de seis por día. Latécoère pensó que esa producción era demasiado buena como para detenerse. Y ahí empezó su sueño: el correo aéreo que partiría de Toulouse hacia el sur.

—Cuando a Latécoère se le metió en la cabeza la idea de cruzar la península y llegar a África —continuó Pallarés— en España no había un solo aeropuerto civil. El armisticio se firmó el 11 de noviembre. Poco antes, Latécoère había presentado su proyecto de correo aéreo al Gobierno francés, quería adaptar los aviones de guerra que había estado fabricando al uso civil y llevar con ellos el correo hasta las colonias francesas en África y, luego, hasta Suramérica. Pero el Gobierno lo había rechazado. El trayecto Toulouse-Suramérica en siete días y medio, doce mil cuatrocientos kilómetros…

Pallarés se dio unos golpecitos con el dedo índice en la sien.

—Los aeroplanos de la época estaban hechos de madera, tela y cables de acero. Iban equipados con motores relativamente frágiles, de una potencia de trescientos caballos. Los instrumentos a bordo eran mínimos: cuentarrevoluciones, indicador de pendiente, velocímetro, altímetro y reloj. Los radiotransmisores no existían. La ciencia meteorológica apenas despuntaba. El radio de acción de los aviones de serie, que en teoría era de unos quinientos kilómetros, se reducía en la práctica a una distancia de doscientos o trescientos kilómetros si llevaban una carga comercial. No eran motores resistentes, se averiaban con frecuencia; averías en las bombas de aceite y escapes en el circuito del agua que provocaban rupturas en bielas y cigüeñales…

Por supuesto, no comprendí ni una palabra, pero dejé que siguiera.

—En la ruta planeada por Latécoère, cualquiera de esos incidentes podía significar zambullirse en el Mediterráneo, estrellarse contra la arena del desierto, ser capturado por las tribus bárbaras del norte de África… Los expertos del Gobierno francés fueron contundentes: era

imposible.

Pallarés me contó que Latécoère recibió la respuesta en su despacho de la fábrica de Montaudran. Rasgó el sobre oficial, leyó atentamente la carta que acompañaba a la memoria y dio un puñetazo sobre su escritorio. Enseguida hizo llamar a su socio, Beppo de Massimi, y pronunció la frase que se ha hecho célebre en la historia de la aeronáutica: «Los expertos han rehecho todos los cálculos. Dicen que es una idea irrealizable… así que no nos queda más que una cosa que hacer: ¡realizarla!».

Sin duda, la frase de Latécoère consiguió movilizar a todo el mundo. De Massimi, que era marqués y diplomático, movió sus hilos. Gracias a la intercesión del periodista deportivo Georges Prade ante el embajador de España en París, el 24 de diciembre llegó una autorización de Alfonso XIII para cruzar los Pirineos, entrar en el espacio aéreo español y aterrizar en Barcelona.

—Eso era todo lo que Latécoère necesitaba de momento. Eso, y un piloto —apuntó Pallarés.

Por aquel entonces, había tres pilotos del Gobierno francés a disposición de Latécoère para probar los aparatos: Pierre Beauté, Henri Lemaitre y René Cornemont. Y al parecer los tres eran de la misma opinión que los funcionarios que habían examinado el proyecto: «Este vuelo es muy precipitado, no hemos hecho ni una sola prueba y el clima no está siendo favorable. ¡Y además es Navidad!». «¿Y qué importancia tiene que sea precisamente el día de Navidad? —protestó Latécoère—. Es 25 de diciembre, ni más ni menos. Se prevé un cielo despejado, y en el hipódromo de Barcelona no hay carrera mañana. Saldremos a las ocho y media. Pilotará usted mismo, Cornemont.»

Así que el día de Navidad de 1918, a pesar del frío intenso y de una neblina nada halagüeña, Pierre Latécoère debía de estar contento y René Cornemont, resignado. Empezaba a darme cuenta de que no había forma de llevarle la contraria a aquel obcecado industrial de Toulouse.

A las nueve y diez de la mañana, despegaron. Cornemont puso rumbo hacia el mar, siguiendo el camino que marcaban los Pirineos. Sobrevolaron Narbona, Carcasona, Perpiñán, pasaron por encima de las montañas nevadas, dejaron Francia atrás. Al otro lado de los Pirineos, les recibió un clima mucho más amable. El piloto Cornemont se relajó. Ése era el tramo más difícil y lo habían superado con éxito. Pocos kilómetros al este se encontraba el mar. El Salmson se comportaba de forma impecable. Sobrevolaron Figueres, Girona y algo más tarde, cobijada entre dos pequeñas montañas, mirando al Mediterráneo, Barcelona. En el puerto de la ciudad, la luz centelleaba entre depósitos y barcos de mercancías, que, desde el aire, parecían

una flota de papel.

—Junto al puerto divisaron por fin el óvalo del hipódromo de Casa Antunis.

Era la primera vez que yo oía hablar de un hipódromo en Barcelona, pero su nombre me resultaba muy familiar. Había sufrido una pequeña contracción, una ligera variación en la forma de pronunciarlo, pero estábamos hablando sin duda de Can Tunis, la barriada que se relacionaba inmediatamente con las chabolas y la heroína.

—No era un mal sitio —me informó Pallarés—; una pista llana y despejada, de diez mil hectáreas, cerca del puerto, en el sentido de los vientos.

Así pues, en aquella superficie donde habitualmente galopaban los jockeys, aterrizaría por primera vez un avión Latécoère. Cornemont empezó el descenso. Hizo una pasada despacio para asegurarse de que el terreno estuviera en buenas condiciones. Un grupo numeroso de gente se había reunido allí para verlos llegar. El avión descendió con suavidad, tocó tierra desde los primeros metros y fue reduciendo la velocidad hasta detenerse en medio de la pista de carreras.

—Aquél fue el primer vuelo internacional en la historia de Barcelona. Eran las once y media. Habían tardado dos horas y veinte minutos en recorrer trescientos cincuenta kilómetros, a un promedio de ciento cincuenta kilómetros por hora y dos mil metros de altura.

—Supongo que fue todo un acontecimiento.

—Puede jurarlo. Un día antes, el Real Aero Club de Cataluña había recibido un telegrama anunciando la llegada del avión de Latécoère. No es que el Aero Club fuera gran cosa, no crea… Unos cuantos aficionados al motor y a las demostraciones aeronáuticas, jóvenes de buena familia en su mayor parte, que habían creado una Escuela de Vuelo aquí en El Prat: La Volateria. Así que, como se puede imaginar, esos chicos estaban encantados de poder ofrecer una buena bienvenida a Latécoère, con autoridades y prensa incluidas.

Es cierto. En la hemeroteca del Archivo Histórico de la Ciudad de Barcelona se pueden consultar los diarios de la época (cosa que yo hice justo después de hablar con Pallarés). Sorprendentemente, recogen la llegada del avión de Latécoère en sus páginas deportivas; entonces aún no eran conscientes de la dimensión de aquel aterrizaje. El informador de *El Mundo Deportivo* anotó que después de los saludos y las presentaciones «[…] dejaron el avión al cuidado de los beneméritos individuos que forman la sociedad humanitaria La Caridad». Supongo que se refería a la Guardia Civil. Los del Real Aero Club tenían dispuesto para Latécoère y Cornemont un Cadillac descapotable, matrícula B-3188, según se puede ver aún, con un poco de esfuerzo, en la fotografía que ilustra la noticia. Ahí está también

Latécoère, con sus gafas de pinza y mirada radiante bajo el casco de vuelo de cuero. Aquella noche, después de que el Cadillac les paseara por las Ramblas y el Paseo de Gracia, cenaron con el Real Aero Club en pleno en los locales de la Societat Catalana de Columbofília. Tras la cena fijaron las bases de colaboración. Para empezar, los aviones utilizarían el aeródromo de La Volateria, y el personal y los talleres de la Escuela de Vuelo de El Prat, propiedad de un tal Jorge Loring, que comprendió muy bien las intenciones de Latécoère; él también era un hombre ambicioso.

Así que, tras un banquete entre adiestradores de palomas mensajeras y la posterior visita a los cabarets del Paralelo, se fijó el centro de operaciones de la aviación barcelonesa en los terrenos donde Pallarés me contaba la historia, hoy rodeados por autopistas, barridos por las obras, sobrevolados constantemente por boeings y airbuses, y por pequeños chárters de bajo coste. No sólo han pasado los años desde aquel 1918, hemos cambiado de mundo.

¿Era consciente de eso Pierre Latécoère cuando el 26 de diciembre subió de nuevo al Salmson para regresar a Toulouse? Seguramente pensaba en cuál sería su próximo movimiento en la construcción de La Línea. Su mente funcionaba como un calendario preciso en el que se combinaban fechas, kilómetros, kilos de cartas y grandes sumas de francos. El salto a España ya estaba hecho, Latécoère suponía con optimismo que todo marcharía igual de bien en Alicante y Málaga, las otras dos aeroplazas españolas. Necesitaba con urgencia una autorización del monarca español para establecer la ruta de La Línea de forma regular. Mandaría a De Massimi a Madrid para llevar a cabo su labor diplomática. Mientras, él se encargaría de establecer La Línea *in situ*. Aunque no podría hacerlo solo.

A medida que el Salmson se acercaba a Montaudran, distinguió algunas figuras que le esperaban junto a la pista de aterrizaje. Estaba allí su amigo Beppo, desde luego, y junto a él, un poco apartados, dos hombres con los codos apoyados en la valla de madera que delimitaba el campo en un gesto inconfundible. Pilotos. El capitán Beauté y el teniente Lemaitre, que sabían ya del éxito del vuelo, lo esperaban para ofrecerle sus servicios en cuanto pisara el suelo. También Cornemont firmó el contrato después de quitarse las gafas de vuelo. Fueron los tres primeros pilotos contratados por La Línea. Iba a necesitar muchos más.

Me preguntaba si el capitán Joseph Roig había sido uno de esos pilotos, pero Pallarés todavía no me había dado la oportunidad de preguntárselo. Si Roig fue un piloto catalán, como deducía por su nombre, sin duda él tendría que saberlo…

De momento, lo que Pallarés me contó fue que Lemaitre y Junquet, el siguiente piloto en incorporarse a La Línea, fueron los elegidos para

establecer la aeroplaza de Alicante, donde Latécoère y De Massimi habían conseguido la autorización para aterrizar en el Campo Nacional de Tiro de un pueblo llamado L'Altet. Despegaron el 27 de febrero de 1919. En el primer Salmson volaba De Massimi, y en el segundo, Latécoère. El primer biplano aterrizó en La Volateria de El Prat, la nueva aeroplaza de Barcelona, donde repostó sin problemas y volvió a despegar. Siguieron volando sin novedad hasta Alicante. Desde el cielo, Lemaitre divisó el campo de tiro y se preparó para el descenso, midió bien la distancia y tomó tierra enseguida. Luego, el avión recorrió unos metros y dio con el morro contra un terraplén. De Massimi se partió una ceja del golpe y al bajar del aparato le sangraba la nariz, pero eso no fue lo peor: la hélice del avión se había roto. Cuando De Massimi se hubo repuesto un poco, miró a su alrededor. El campo de aterrizaje era extremadamente corto. Era imposible que el avión no hubiera topado con aquel obstáculo. ¿Cómo era posible? Según creía De Massimi, el terreno tenía seiscientos metros de longitud. Pero el alcalde aclaró enseguida lo que había pasado: «Disculpe, *mesié*… Lo que le dijimos es que este terreno medía exactamente seiscientos metros cuadrados».

De Massimi estuvo a punto de agredirle, pero tenía algo más urgente que hacer: evitar que al Salmson en el que viajaba Latécoère le sucediera lo mismo. Se le ocurrió la genial idea de hacerse con todos los manteles blancos del hotel donde iban a alojarse, y con ellos marcó el límite del terreno del campo de tiro, que había conseguido ampliar unos cien metros a duras penas. Por fin apareció en el cielo el segundo Salmson. El tiempo a esas horas de la tarde había empeorado considerablemente. El viento se había encabritado y una ráfaga de aire hizo que salieran volando las gafas del piloto Junquet, algo corto de vista. De poco iba a servir el despliegue de manteles. Los límites del improvisado campo eran ahora difusos para el aviador. Resultado: el segundo Salmson topó con el mismo terraplén que el primero y su tren de aterrizaje quedó hecho trizas.

Me reí abiertamente imaginando la escena. Pallarés sólo a medias.

—Cosas como ésta pasaban casi todos los días —me dijo—, pero Latécoère nunca se daba por vencido. Volvió a intentarlo dos semanas después, y esta vez no sólo lo consiguió sino que siguió hacia el sur y llegó hasta Casablanca. Fue el 7 de marzo de 1919.

Aquel día, Latécoère subió al Salmson sin decir palabra. Por lo que yo iba sabiendo, estaba segura de que no se había perdonado la fantochada del vuelo anterior. Llevaba bajo el brazo un periódico del día y una misteriosa cesta de mimbre que transportaba con mucho cuidado. Pilotaba Lemaitre. Despegaron con puntualidad y la travesía de los Pirineos fue sencilla y agradable. Aterrizaron en El Prat, repostaron y despegaron. Unos minutos antes de llegar a Alicante,

Latécoère concentró su mirada sobre el campo de tiro, donde no observó nada extraño. De todos modos, se agarró bien a su asiento y escondió la cabeza entre los brazos. Lemaitre aterrizó sin problemas. La pista había sido alargada y aplanada. Todo iba bien. Aquella noche, en el comedor del hotel donde cenaron antes de retirarse a dormir, los manteles estaban bien dispuestos sobre las mesas.

—Que es donde tienen que estar —apuntó Pallarés.

A primera hora del día 8, los dos hombres estaban preparados. Lemaitre miró al cielo. Algo le decía que el sol no iba a brillar esa jornada. Unos kilómetros más adelante, entre Murcia y Almería, el clima confirmó su presentimiento; las fuertes lluvias les obligaron a ganar altura para pasar por encima de las nubes, lo que retrasaría su llegada a Málaga. Estaba previsto que aterrizaran en los terrenos de la Isla, pero cuando los sobrevolaron se dieron cuenta de que la lluvia, que seguía cayendo, había encharcado el suelo. Latécoère no quería correr ningún riesgo e hizo señas a su piloto para que diera unas vueltas. Cerca de allí, otro descampado, situado en un lugar más alto, parecía indemne al agua que caía desde hacía horas. Lemaitre aterrizó sin dificultad en una finca llamada El Rompedizo, según les contaron sus propietarios, que se acercaron a recibirles y les invitaron a comer. El lugar quedó fijado como futura aeroplaza. Después del almuerzo reemprendieron el vuelo.

Era la hora de arriesgarse. Era la hora de cruzar el estrecho, de quedar suspendidos entre el aire y el mar. Mientras Pallarés me contaba la peripecia, me puse en la piel de aquellos hombres, y pude sentir su mismo vértigo. Aguanté la respiración mientras Pallarés describía cómo dieron ese pequeño salto. Lemaitre imprimió al aparato toda la velocidad de la que era capaz. Latécoère no podía dejar de sonreír. Pronto divisaron tierra de nuevo. Allí, bajo la indefinible bruma que cubría siempre sus costas, estaba África.

—A las cuatro y veinte de la tarde aterrizaron en Casablanca —certificó Pallarés—. Habían venido a recibirles los máximos representantes de la colonia francesa, entre ellos el mariscal Hubert Lyautey, residente general del Protectorado francés en Marruecos. Latécoère estaba impecable al bajar del avión. Caminó muy erguido hacia donde se encontraba Lyautey. Le tendió la mano, inclinó la cabeza, y le ofreció el periódico que había llevado con él desde su partida: un ejemplar de *Le Temps* fechado el día anterior, 7 de marzo de 1919. De la cesta de mimbre sacó un ramo de flores todavía frescas. Con un cumplido, se las ofreció a la esposa de Lyautey: «Madame, le ruego acepte un ramillete de violetas de Toulouse, las flores de mi ciudad». Lo había conseguido. Había hecho el vuelo de Toulouse a Casablanca en tan sólo once horas y cuarenta y cinco minutos.

El presidente de los Amigos de la Aeronáutica dejó de hablar por un momento.

—Los nueve meses que siguieron a aquel vuelo de prueba fueron terribles —dijo tras aquella breve pausa.

—¿A qué se refiere?

—La batalla por conseguir los permisos de vuelo en España fue mucho más dura de lo que ellos imaginaban. En fin… Sea como sea, el 1 de septiembre de 1919, aterrizó aquí mismo, en El Prat, el primer vuelo oficial de La Línea y aquél fue el principio de la gran epopeya.

No había utilizado aquella palabra porque sí. «Epopeya», dijo, era el nombre que recibía la aventura de La Línea en toda la literatura que había sobre el tema. Y a esas alturas yo tenía la certeza de que él la había leído toda.

—¿Qué sabe usted del capitán Roig? —le pregunté por fin.

—Creo que fue en 1921 cuando se incorporó como director de las Líneas Aéreas Latécoère en Marruecos. Se encargó de la preparación del tramo de Casablanca a Dakar, poco más. No sé, él no era piloto, era un militar en excedencia, me parece que hacía más bien un trabajo burocrático frente a la administración colonial francesa.

Sentí un golpe en la boca del estómago, pero me aguanté. Si aquellos tipos eran duros, yo también.

—Los pilotos, esos sí que eran unos aventureros —continuó Pallarés con más entusiasmo—. Se comían el mundo. Lo tenían todo. La juventud y la locura, y luego, el encanto de los aviadores. Las chicas se los rifaban. Y en los años veinte, en ciudades como Tánger y Casablanca, ya se puede imaginar el tipo de vida que llevaban. Hubo uno que una vez entró en un cabaret montado a caballo.

—¿Y usted cómo lo sabe? —le pregunté con cierto rencor.

—Bah, lo he leído por ahí…

Ese «por ahí» era lo que necesitaba, pensé, sin hacer ningún otro comentario. Recopilar toda la información posible sobre la historia, encontrar pistas sobre el fantasma que perseguía. Sí, tenía un par de libros franceses sobre el tema. Sí, tenía un ejemplar impreso de lo que él había escrito para la exposición. Sí, tenía algunas fotos… ¿Dónde? En la habitación de al lado. Así que pasamos al edificio B, por llamarlo de algún modo, donde había una pequeña oficina, pósters, los paneles gráficos que formaron parte de aquella exposición de 2000. Todo amontonado y embalado en cajas de cartón. Para desmontar una torre de libros, había que construir obligatoriamente una nueva en otro lugar del suelo.

—¿Dónde los tendré? —murmuró Pallarés, ante mi creciente impaciencia.

—¿No los encuentra?

—Con el traslado de La Ricarda, todavía lo tenemos todo en cajas, y no sé en cuál pueden estar.

—No sabe en cuál…

—Creo que en una de éstas, eche un vistazo usted misma entre estos montones.

—Oiga, ¿no será algo de esto?

—A ver, abra, abra, tienen que estar por aquí…

Al final encontramos los libros. Eran libros de historia de la aviación, páginas y páginas repletas de datos muy precisos; fechas de partida y llegada de vuelos, litros de combustible, kilos de correo transportados, potencia de cada motor, autonomía de los aparatos, bajas y accidentes, dinero ingresado y subvenciones recibidas, año tras año tras año tras año. Abrumador. Esperaba que en algún lugar apareciera el nombre de Roig. Pallarés me dejó los libros, bajo la promesa de devolverlos. (Confieso ahora que nunca se los devolví.)

Metí los libros en la mochila y Pallarés me acompañó hasta mi bicicleta para despedirme. Antes, pasamos de nuevo por la nave principal, donde el hombre del mono gris seguía puliendo una hélice con tanto cuidado como si en sus manos sostuviera el motor del mundo.

3

MADRID

Al llegar a casa aquella tarde, cargada de libros y derrotada por el viaje de vuelta en bicicleta, empecé mi encierro. Mi ocupación prioritaria durante las semanas que siguieron, por no decir la única, fue recopilar todo cuanto se hubiera escrito sobre el tema. Me atrincheré en mi apartamento, con una buena provisión de sándwiches, ginebra, cigarrillos y café. Conecté el contestador. Me dediqué a leer. Ahora sé que hay rastros reales de La Línea repartidos por diversos lugares de la antigua ruta de Toulouse a Dakar, pero entonces me limitaba al papel: archivos de periódicos, registros municipales, fotografías y todo el legado de libros que había encontrado en El Prat.

Los libros que hablan sobre La Línea suelen ser de dos tipos. Unos, pura historia de la aviación, suelen limitarse a los hechos y fechas esenciales. Otros son del género que podríamos llamar épica aérea: el relato de vuelos temerarios en plena tormenta y de averías en el desierto propio de autores como Saint-Exupéry o Joseph Kessel. Ellos fueron quienes convirtieron una línea aérea en un mito. Fue a causa de su particular forma de ver el mundo y de las palabras que eligieron: el espíritu de La Línea, la gran epopeya, la mística del vuelo, la religión del correo aéreo… No puede decirse que se ajustaran a la realidad, lo que transmitieron fue más bien una gran ensoñación. En los primeros días de mi flechazo con la historia, yo envidiaba la vida de aquellos hombres y de cuanto contaban, aunque no decían mucho del tramo Casablanca-Dakar ni de la Misión Roig, y ése seguía siendo, por encima de todo, el objeto de mi obsesión. El espacio que encerraban esas dos palabras se había convertido para mí en el centro de mundo, como si su sonido o lo que evocaban contuviera el germen de cualquier aventura posible, la esencia misma del desierto y los biplanos, y el espíritu común a los hombres de acción como el capitán. Aquélla era la vida que yo habría querido para mí, pero estaba anclada en la tierra, sin capacidad para volar. Cuanto más lo pensaba, mayor era mi necesidad de sumergirme en la historia. Así que bebí de

todas las fuentes, técnicas y literarias, traté de saciarme de cuanto pude sin discriminar demasiado, hasta convertirme en la primera especialista mundial en aquella línea aérea de los años veinte. Era una pena que nadie lo supiera, pensé, ya que casi no salía de casa ni hablaba con nadie.

Me llamaron varias veces de la redacción del periódico para reclamarme un trabajo pendiente, pero una y otra vez retrasé la entrega con alguna excusa. Estaba dedicando todo mi tiempo a La Línea, tanto que a veces, cuando por unos minutos levantaba la cabeza de mis lecturas, temía perder el juicio. Cuantas más cosas sabía sobre aquella aventura aérea, más me convencía de que en realidad era una suma de grandes locuras e incontables locos potenciales. Todo parecía el resultado de impulsos e improvisaciones, incluidos los asuntos que en apariencia eran más serios, como los que se trataban en los pasillos del Congreso de Madrid.

El tema de los permisos de vuelo españoles al que Pallarés había aludido escondía una sangrienta lucha diplomática entre Francia y España. El hombre que desde el primer momento tuvo que ocuparse de esos asuntos fue Beppo de Massimi, el socio de Latécoère. De Massimi era entonces un hombre maduro, apuesto, de pelo canoso, gran bigote y trajes bastante llamativos. Parecía un tenor italiano. De hecho, era hijo de un marqués de Nápoles, pero se instaló en Francia en su juventud y siempre estuvo ligado a los ideales burgueses de ese país. Conoció a Latécoère cuando ambos eran estudiantes en la capital. Se encontraron por casualidad, pujando por un libro sobre la vida de Napoléon en un puesto de *bouquiniste* en la orilla del Sena. Iniciaron una pequeña discusión por el libro y sobre quién tenía derecho a comprarlo, y enseguida se dieron cuenta de que estaban tratando entre iguales. En realidad eran complementarios. Si Latécoère tenía una visión del mundo y una perspicacia únicas, las armas de Beppo eran la diplomacia, los contactos sociales y el *savoir-faire*. Hicieron negocios juntos. Años más tarde, cuando surgió el asunto de los permisos, Latécoère no dudó que era a Beppo a quien debía mandar a Madrid. Allí, muy pronto se vio envuelto en un laberinto de solicitudes, despachos ministeriales y apelaciones que a veces tomaban aire de vodevil, aunque obedecían a decisiones políticas más oscuras. En breve: desde el primer vuelo al último, los españoles hicieron lo imposible para que los franceses no alcanzaran sus objetivos, incluida la Misión Roig.

Tras el vuelo de Latécoère a Casablanca con el ramito de violetas para la mujer del mariscal, Lyautey le concedió una subvención de un millón de francos para realizar la conexión entre la metrópoli y su Protectorado. El Gobierno de París por fin reaccionó; concedió la autorización a Latécoère y fijó una fecha, el 1 de septiembre de 1919,

para que La Línea estuviera en marcha.

Beppo comenzó entonces una delirante carrera contrarreloj que yo imagino cómica, como una película a cámara rápida, pero que para él debió de ser desesperante. Su primera entrevista debía ser con el ministro de Fomento, del que, al menos en teoría, dependía la aún inexistente aviación civil española. El italiano acudiría acompañado del marqués de Laroma, un «representante» español de La Línea con influencias políticas contratado por Latécoère para ayudarles en aquel asunto. Estaban convocados a las diez y cuarto, y a las diez De Massimi se hallaba ya en la antesala del despacho del ministro, pero los minutos se escurrían y Laroma no aparecía. Con la esperanza de verlo llegar de un momento a otro, Beppo había dejado pasar la hora que le habían concedido sin hacerse anunciar al ministro. Esta falta de formalidad le sacó de sus casillas. Tuvo que hacer un gran esfuerzo para disimular su enfado, pero le dio vía libre de sobra al ver a Laroma acercarse a pasos lentos, con un cigarrillo en los labios, un bastón apoyado sobre su hombro izquierdo y la mano derecha sosteniendo un binóculo a la altura de sus ojos como un antifaz. Parecía buscar con insistencia a De Massimi entre los asientos vacíos de la sala. Beppo puso fin a su búsqueda plantándose delante suyo: «¡El ministro nos había convocado a las diez y cuarto!». El bedel, que hasta entonces estaba sumergido entre las páginas de un periódico, levantó la cabeza, pero como si estuviera ya habituado a aquel tipo de confrontaciones, volvió tranquilamente a su ocupación. Laroma no se inmutó por la reprimenda; sonriente y tranquilo, le dijo a De Massimi: «Eso significa a partir de las diez y cuarto, pero un ministro llega por lo general a mediodía. Ya verá…». Se dirigió a la puerta cerrada y ofreció un cigarrillo al bedel, que aceptó maquinalmente diciendo, como de costumbre: «No está». Laroma abrió la puerta del gabinete ministerial y mostró un suntuoso despacho vacío: «En España, las citas entre particulares tienen sesenta minutos de gracia… A los ministros generalmente se les conceden más».

Volvió a cerrar la puerta. El bedel disimuló una sonrisa. Poco tiempo después se oyó un ruido a su espalda, y el hombre dobló con calma su periódico, se levantó y entró en el despacho. El ministro había llegado por una puerta lateral. Al rato, el bedel regresaba para hacerles entrar. Pasaban sólo unos minutos del mediodía.

Aparte del retrato costumbrista más o menos exagerado que ofrece este episodio, al seguir leyendo me enteré de que durante la entrevista lo único que sacaron en claro fue que el asunto de las autorizaciones de vuelo, por desgracia, requería la intervención de numerosos ministerios: el de Fomento, el de la Guerra y de la Marina, el de Finanzas y el de Gobernación, pero que, en realidad, era el ministro de Estado quien examinaría finalmente la demanda. Era a él a quien

debían dirigirse. Parecía que no había más remedio que vérselas con el ministro Manuel González Hontoria, una verdadera fortaleza.

El día de su primera entrevista, González Hontoria miraba a De Massimi por encima del marco de sus lentes dorados, balanceando de vez en cuando la cabeza para que el metal reflejara el único rayo de sol que llegaba a su despacho. El italiano explicaba su proyecto mientras trataba de esquivar las chispas de luz violenta, ridícula de no haber sido quien era el hombre que parecía divertirse jugando con ella. Hacía siete años, González Hontoria había intentado, sin éxito, oponerse al tratado hispanofrancés por el que los dos países se repartían los territorios del norte de África y establecían allí sus protectorados. España se quedaría la zona del Rif, al norte de Marruecos, y unas tierras inhóspitas en la costa occidental del Sáhara; el llamado Sáhara español, justo el centro del tramo entre Casablanca y Dakar, escenario principal de la Misión Roig. Francia se quedaría el resto. El ministro pensó que aceptar el reparto había sido una humillación, y ahora, este hombre demasiado atildado que tenía enfrente, un italiano, venía a pedirle a él permiso para que los aviones franceses sobrevolaran España. Movió la cabeza una vez más hacia la luz. «Debatiré su solicitud con los demás miembros de mi gabinete —dijo a De Massimi—, y no dude de que encontrará en mí toda la colaboración de la que soy capaz, siempre que lo que me pida no sea, por supuesto, contrario a los intereses de mi país.» Y apartando de su vista la documentación que De Massimi había dejado sobre su mesa, añadió: «Ya puede marcharse».

Desde aquel día, De Massimi se convirtió en un habitual de los pasillos del Congreso. No tenía otra ocupación que llamar a todas las puertas posibles para tratar de acelerar la decisión sobre su solicitud. El tiempo se les escurría entre las manos: en su mente estaba grabada la fecha del 1 de septiembre que les había dado el Gobierno francés. Gracias a su don de gentes, pronto algunos diputados, bedeles y periodistas le tomaron simpatía. Se interesaban por la marcha de sus asuntos, le daban ánimos y consejos. El tema saltó a la calle. Los periódicos lo convirtieron en cuestión de interés público. González Hontoria se vio obligado a hacer algo, o al menos a aparentar que lo hacía, y creó una Dirección de Aeronáutica y una comisión de investigación en las Cortes para dirimir el caso Latécoère.

La oficialización de todo lo relacionado con la aviación en España fue el disparo de salida en la carrera internacional por el espacio aéreo español. La competencia a las Líneas Aéreas Latécoère entró en avalancha. Los alemanes presentaron a los miembros de las dos cámaras, y al rey Alfonso XIII en persona, un proyecto de línea aérea cuyo centro se establecería en Madrid, desde donde se extendería en todas direcciones. Imprimieron miles de folletos de propaganda a todo

color que inundaron los despachos ministeriales, los centros de negocios y las redacciones de los periódicos. Los británicos, por su parte, decidieron mandar con su mejor piloto un mensaje personal de Jorge V a Alfonso XIII, pero el avión tuvo un accidente en el Canal de la Mancha y no alcanzó su destino. No desistieron. Unas semanas más tarde, el apuesto capitán Havilland aterrizaba en suelo español, contando con una amplia sonrisa y el mejor *fairplay* británico la anécdota de su remojón en el Atlántico durante el primer vuelo.

En los pasillos del Congreso, cuando De Massimi se cruzaba con el ministro, recibía siempre la misma respuesta: «Tenga un poco de paciencia». Pero la respuesta no llegaba. El 11 de julio, a pesar del sofocante calor que abrasaba la ciudad, las Cortes no se habían disuelto. Esa mañana, Beppo advirtió que algo inusual sucedía: los pasillos estaban llenos, los diputados discutían en pequeños círculos, los bedeles entraban y salían de los despachos y los periodistas iban de un lado a otro tomando notas. A lo lejos, apareció González Hontoria, con un gesto más tenso del que ya era habitual en él. Una vez más, Beppo se acercó para recordarle el motivo de su prisa, la fecha tope para poner en marcha el proyecto, la necesidad de una respuesta. González Hontoria sonrió ladinamente y tomó a De Massimi del brazo, de un modo que parecía dulce y amigable. Lo llevó a un rincón donde nadie pudiera escucharlos y, al oído, le susurró: «Esa autorización ni se da ni se dará».

Cada una de esas palabras cayó sobre el ánimo de Beppo como las piedras de un castillo recién levantado. Él mismo parecía haberse convertido en una roca. No reaccionó hasta que un diputado que lo observaba desde lejos se le acercó para transmitirle un enigmático mensaje: «No se preocupe, dentro de quince minutos estará por los suelos».

Efectivamente, tras las puertas cerradas del Congreso, el Gobierno vigente, de tono conservador, estaba siendo derrocado. Joaquín Sánchez de Toca había sido llamado a formar un nuevo gobierno liberal. Y los trámites debían empezar de nuevo…

Después de varias peripecias por el estilo, Beppo consiguió que el decreto sobre los permisos de vuelo fuera aprobado *in extremis*: llevó él personalmente la documentación al mismo tren en el que el nuevo presidente se marchaba a San Sebastián para pasar el verano con toda la corte. El 29 de agosto, les avisaron de que acababa de ser firmado. El 30, lo vieron publicado en el Boletín Oficial del Estado. El 1 de septiembre de 1919, La Línea fue inaugurada.

Y todo esto no había hecho más que empezar.

Seguramente, en aquellos días de encierro enfermizo en mi apartamento, debía de haberme dado cuenta de la importancia de

estas cuestiones. Acababa de terminar la Primera Guerra Mundial; la competencia entre las incipientes líneas aéreas europeas no era sólo una cuestión empresarial, sino que reflejaba un enfrentamiento mucho mayor entre países e intereses mucho más trascendentales que una línea de biplanos. Pero todo aquello, entonces, no era para mí más que una música de fondo, sin demasiada conexión con mi historia, con las aventuras aéreas ni con Joseph Roig.

Además, acababa de tener noticias del capitán.

Entre aquellos libros que me había prestado Pallarés, el nombre de Roig se mencionaba en varias ocasiones, aunque siempre en episodios relacionados con Latécoère. Si no era en relación con él, parecía que el capitán no existiera. La primera mención a Roig era la de su primer encuentro con el patrón, en septiembre de 1919, poco después de la inauguración oficial de La Línea que tanto trabajo les había costado. Fue en el ministerio de la Guerra francés, departamento de Aeronáutica, boulevard Saint Germain, París.

A las nueve de la mañana, Pierre-Georges Latécoère, con el impecable traje gris perla que usaba a finales de verano, se presentó en el despacho del hombre que, según había averiguado De Massimi, era el encargado de organizar la reincorporación de los pilotos franceses a la vida civil: el capitán Joseph Roig. Latécoère guardó en la memoria aquel nombre. Roig había sido observador aéreo durante la guerra, y estuvo al mando de una escuadrilla de Salmson, quién sabe si de los mismos Salmson que Latécoère fabricaba en Toulouse. Tal vez hablaron de ello. Quizá compararan números de serie de motores y bastidores para ver si alguno encajaba en la memoria de ambos. Tal vez no hablaran de nada de eso, es muy probable que Latécoère fuera al grano, ya que había ido a pedirle un favor. Los pensamientos del capitán, en cambio, debieron de ser muy distintos. Debido a su ocupación en el ministerio, por su oficina veía desfilar a decenas de pilotos, hombres que en otro tiempo habían sido héroes y que entonces parecían fantasmas. Se habían encontrado de golpe sin oficio ni modo de ganarse la vida; lo único que sabían hacer era volar, pero la aviación civil era todavía inexistente. Sólo las Líneas Aéreas Latécoère podían salvarles.

En el mundo de la aviación, todos estaban al corriente de los avances de aquella aventura. Hacía apenas quince días, el 1 de septiembre de 1919, la línea regular de correo aéreo entre Toulouse y Casablanca había sido inaugurada oficialmente con éxito. En los cafés y en las reuniones de pilotos debían de ser frecuentes los comentarios: «Latécoère aterrizó el día de Navidad en Barcelona con el piloto Cornemont»; «Ya han establecido las aeroplazas de Alicante y Málaga, el tramo español de La Línea está completo»; «Latécoère ha volado de Toulouse a Casablanca en sólo cuarenta y ocho horas, ¡es increíble lo

que se consigue hoy en día!»… Probablemente muchos de ellos, aunque no lo dijeran, se imaginaban a sí mismos al mando de un biplano, cruzando cielo francés, español y africano con un saco de correo. Y todo era obra de aquel hombre que acababa de entrar en la oficina del capitán Roig.

Latécoère le contó lo que había venido a pedirle. Se trataba de uno de los pilotos militares de La Línea, el teniente Moraglia, que había sido requerido para reincorporarse a la aviación militar. La orden le había llegado hacía unos días, y Latécoère no quería iniciar sus vuelos, recién abiertos al público, con una vacante. Lo que le pedía al capitán era que retrasara su regreso hasta que encontrara un sustituto. Roig se comprometió a no incorporar a Moraglia hasta recibir el telegrama de Latécoère conforme todo estaba dispuesto. Además, se permitió recomendarle un sustituto para su hombre: «Louis Delrieu, un magnífico piloto, nacido precisamente en Toulouse. Se le han concedido cuatro medallas de guerra. En Verdún derribó un zepelín alemán».

Delrieu, que cuatro años más tarde sería uno de los pilotos que tomaría parte en el raid de Casablanca a Dakar junto al capitán, había volado bajo su mando en la escuadrilla de observadores aéreos del frente de Verdún. «Ayer mismo vino a mi despacho para ver si había encontrado alguna ocupación para él. Tuve que decirle que aún no tenía nada, pero le prometí que no me olvidaría de él», dijo Roig. Latécoère aceptó la propuesta al instante, quizá porque era un hombre que sabía perfectamente que los favores tienen un precio. Después de cerrar el trato, se puso en pie y se dirigió directamente a la salida, pero Roig lo retuvo todavía unos segundos más.

Roig dijo entonces: «¿Es verdad que piensan ustedes sobrevolar el Sáhara?».

Cuentan que Latécoère sonrió por primera vez desde que iniciaran la conversación y que ya de espaldas, en el dintel de la puerta de la oficina, le gritó: «El desierto es lo de menos… ¡Lo importante es Suramérica, Roig, Suramérica, al otro lado del Atlántico!».

Estas palabras tienen ahora para mí un significado especial, como de oráculo, pero entonces no eran nada más que una anécdota, una expresión, en todo caso, de la personalidad de Latécoère y de la del capitán. Lo que a mí me interesaba entonces era perseguir su estela. Nada más. En el momento de la conversación entre Roig y Latécoère, los pilotos estaban ya en el aire, jugándose la vida por La Línea, mientras que yo seguía sentada ante una mesa cubierta de libros. Quizás había llegado el momento de ponerse en marcha de verdad. Y el punto de partida, el lugar en el que todo empezaba, no era Madrid ni París ni el Sáhara.

Era Toulouse.

4

TOULOUSE

Barcelona-Toulouse. Autopista AP-7. Kilómetros: 399. Tres horas y cuarenta y tres minutos de viaje en coche de alquiler. Una hora y algo más del tiempo que empleaban los aviones de Latécoère. Los carteles azules de la autopista decían que me acercaba a Toulouse y yo sentía cosquillas en el estómago. Llevar esta historia más allá de nuestras fronteras era como admitir que me había contagiado completamente del espíritu de La Línea, de su locura. Tal vez incluso era admitir que había empezado a implicarme en algo, a conmoverme. Después de mucho tiempo, volvía a soñar mientras dormía, aunque no recordaba mis sueños. Era sólo la impresión de que algo sucedía mientras yo tenía los ojos cerrados.

Al otro lado de los Pirineos, supe que ya no había vuelta atrás. Había cruzado la línea que llevaba del pensamiento a la acción y, a medida que me acercaba a Toulouse, sólo deseaba que el rastro de mi historia no hubiera desaparecido.

En la misma autopista A61, la salida 18 me advirtió de lo contrario: «Cité de l'Espace, 5 km». Un gran complejo aeronáutico, el más grande de Europa, dedicado a la historia de la aviación y a la investigación espacial. También estaba anunciada la fábrica de Airbus, el avión más emblemático del viejo continente, que da trabajo a miles de vecinos de aquella ciudad. Suspiré: Toulouse seguía siendo la ciudad del aire.

De hecho siempre lo ha sido. Supongo que por su situación geográfica: una amplia llanura sin obstáculos, resguardada por los Pirineos, por la que el viento de la zona, el Autan, se pasea a sus anchas, ni fiero ni manso, con la fuerza justa para hacer elevar globos, biplanos y aviones. De todo ha habido en la ciudad rosada. En sus archivos están documentadas exhibiciones de *mongolfières*, los primeros globos aerostáticos, desde el siglo XVIII. Se elevaban desde el corazón de la ciudad: la Place du Capitole. La tradición perduró, con sus altibajos y sus estrellas indiscutibles. Los documentos aún recuerdan a un tal capitán Emilien Castanet, que cruzó el cielo de

Toulouse sostenido por el *mongolfière* Clemence-Isaure… y sin cesta: volaba colgado de un trapecio, hasta que aterrizó en el tejado de una casa de la rue de la Madeleine, junto a la avenue des Sospirs, y allí desapareció.

Luego vino la atracción del globo cautivo, al que los espectadores podían subir sin tanto riesgo por una modesta cantidad de francos. Y luego hubo quien no se conformó con volar sujeto a un balón hinchable, sino que quiso volar por sí mismo, como un pájaro. Clement Ader, nacido en la vecina localidad de Muret, lo probó de todas las maneras posibles. Al principio se fabricaba extraños artilugios con forma de murciélago recubiertos de plumas de oca, pensando que le sostendrían en el aire. Sus accidentes, claro, fueron tan célebres como sus avanzadas ideas. En Toulouse, cuando quieren llamar loco a alguien, dicen que quiere «volar con cuatro plumas». Ader, poco a poco, a fuerza de muchos golpes, fue sofisticando sus ingenios, hasta que consiguió, por fin, una máquina que podía volar: la llamó, simplemente, «avión».

En Toulouse, Ader se considera un héroe nacional. En Toulouse, la vida sigue viniendo del aire. En Toulouse, los niños crecen mirando al cielo.

Aspiré el aire de Toulouse para retener dentro de mí aquel espíritu genuinamente tolosino. Pensé que tal vez me estaba convirtiendo en uno de ellos. De la clase de los que vuelan con cuatro plumas. Cruzaba la ciudad en busca del barrio de Pont des Demoiselles. Seguía un mapa, pero aun así me perdí varias veces hasta dar con la dirección correcta. Pronto vi una vía de tren, y un poco más allá, un complejo de naves industriales. Había llegado a Montaudran. Un camino estrecho y mal asfaltado discurría entre las verjas metálicas. Aminoré la marcha. Trataba de identificar, por las fotografías que había visto, si alguno de aquellos edificios era la antigua fábrica de aviones Latécoère.

En las viejas imágenes que había encontrado en los libros, la fábrica tenía el aspecto de taller mecánico o de carpintería. Bajo las grandes naves casi diáfanas, estaban dispuestas largas mesas de trabajo, alrededor de las cuales los obreros encolaban alas o ensamblaban piezas de madera. Nada de cadenas de montaje mecanizadas, los aviones se fabricaban a mano. Había más mujeres que hombres. No era extraño por aquellas fechas; ellos se marcharon al frente y ellas fueron llamadas a ocupar sus puestos. Allí estaban, arremangadas, con los martillos bien sujetos. Algunas posaban descaradamente ante la cámara y otras aparecían con los ojos cerrados, supongo que cegadas por el fogonazo del flash de magnesio, en ese gesto extraño que a veces hace que las personas parezcamos fantasmas.

Seguí conduciendo por el viejo camino, hasta que tres grandes naves con tejados a dos aguas, frente a una extensa explanada, llamaron mi atención. Estaban junto a un gran tilo. Aquél era el lugar. No podía creer que después de tantos años la fábrica siguiera en pie. En la entrada, un guardia de seguridad dormitaba.

—No se puede pasar.

—Sí, bien, sólo quería asegurarme de que éstos son los terrenos de la antigua Latécoère.

—Estos terrenos son propiedad privada.

—¿No es aquí donde se fabricaban los aviones del correo?

El guarda resopló, como si estuviera harto de dar esas explicaciones.

—Sí, esos condenados aviones.

Aún había esperanza…

—Pero no puede pasar.

Inútil discutir. Inútil contarle a aquel hombre lo que me había llevado hasta allí. Dejé el coche aparcado junto a la puerta y caminé a pie alrededor de la fábrica. Naves semivacías, con aspecto de abandono. Nada demasiado llamativo. Y, sin embargo, de allí había partido la leyenda.

De allí salió el primer avión fabricado por Latécoère, todavía durante la guerra. Dentro de aquellas naves, Pierre Bastide, el piloto designado por el Gobierno francés para probarlo, acarició el morro del avión con sus guantes de piel, despacio, de forma sensual. Latécoère lo siguió sin decir palabra. Todos los trabajadores reunidos en la gran nave contuvieron la respiración a la espera de su veredicto. Bastide siguió caminando alrededor del avión sin despegar ni un segundo la mano de su perfil. Sólo su cabeza se desplazaba ligeramente arriba y abajo, sobre todo en la hélice y en las alas, donde se detuvo más rato, alineando su mirada con las aristas de cada extremo, guiñando un ojo para definir mejor la perspectiva, y luego seguir su recorrido. «Sáquenlo afuera…», dijo finalmente, y todo el mundo suspiró.

Un grupo de prisioneros alemanes estaba en primera fila. Ellos habían preparado el campo de despegue, a golpe de pico y pala. Luego lo alisaron y le dieron la forma y dimensión necesarias para que aviones como aquél, y los muchos que habrían de llegar después, pudieran poner a punto sus motores. El avión llegó hasta el punto de salida. Un preso alemán, antiguo aviador del ejército del Káiser, observaba con envidia cómo Bastide hacía chasquear los dedos y pedía la escalerilla para alcanzar el asiento del piloto. Recorrió con los ojos los sencillos cuadros del Salmson, luego volvió la cabeza hacia Latécoère, asintió, y tomó los mandos. El motor arrancó sin problemas, las hélices giraban a un ritmo perfecto, así que el piloto

Pierre Bastide miró a su público, hizo un teatral saludo tocándose la frente, y el Salmson ascendió hacia las nubes.

El piloto hizo dos pasadas sobre el terreno de Montaudran para asegurarse la admiración de los espectadores, y luego decidió dar una vuelta sobre la ciudad de Toulouse. El río Garona le pareció un espejo tentador y deseó acercarse al agua, a su reflejo, hasta besarlo. Se encontraba a poco más de un metro sobre el cauce del río cuando hizo pasar el Salmson por debajo del Pont Neuf… Luego asomó por el otro lado del puente y tomó el camino de vuelta a Montaudran, aterrizó sin problemas y, al pisar el suelo, se alisó los pantalones con la mano y dijo: «Funciona».

Yo estaba pisando aquella misma pista de la que despegó el primer Salmson, la misma pista de la que el 1 de septiembre de 1919 había despegado también el primer vuelo con destino a Casablanca. Por aquella tierra habían rodado los neumáticos y las hélices de los Breguet, y los pilotos habían fumado cigarrillos esperando a que los mozos cargaran los sacos de correo que tendrían que cruzar los Pirineos, el desierto y, más tarde, el océano. Empezaba a conocer todos los detalles, todos los nombres; los libros estaban repletos de ellos y yo no me había dejado una palabra. Creía conocer a todos los pilotos de La Línea que alguna vez hicieron despegar un Breguet de aquel terreno de Montaudran: Delrieu, Cueille, Hamm… Si en ese momento hubiera podido elevarme como ellos, habría visto escrito sobre los tejados de la fábrica, en grandes letras blancas, el nombre de Latécoère, y en el horizonte, encima de una colina cercana, su hogar: el castillo de Ramonville.

A Latécoère, nada le gustaba más que el extenso terreno que rodea los torreones de ladrillo rojo; él mismo se había encargado de convertir aquel bosquecillo asilvestrado en un civilizado jardín. Se entra por una verja de hierro forjado adornada con un arco de capuchinas. Al traspasarlo, un sendero de gravilla se va abriendo paso hacia la casa y divide el terreno en dos grandes parterres cuadrados, enmarcados por una cenefa de hierro trenzado. En cada tramo hay plantadas flores de temporada, agrupadas por colores, hasta llegar a la entrada principal, donde se exhibe un espléndido jardín de rosas. En medio, protegidas por una elegante pérgola, están las preferidas de Pierre: las rosas negras de Alejandría, de pétalos gruesos y aterciopelados, de un rojo casi indistinguible del color del carbón. En la parte trasera de la casa, un tupido bosque de castaños se extiende hasta donde alcanza la vista, hasta los pies de Toulouse.

¿Fue allí donde Pierre-Georges Latécoère tuvo la idea? Mientras rodeaba el castillo y me adentraba en el camino del bosque, que empezaba a cubrirse con las primeras hojas del otoño, me imaginé a Latécoère, aquel día, en ese mismo camino.

Pierre mira hacia abajo, hacia la ciudad. Más allá del viejo castillo, el sol se pone, y cubre de rosa las paredes de las villas y los recodos de agua del río, mansos y anchos, contemplados cada tanto por los ojos de los puentes de piedra. Los Salmson salen en perfectas condiciones de su fábrica y él recuerda una célebre frase de Clement Ader: «Será dueño del mundo quien sea dueño del aire». Una ráfaga de viento está a punto de llevarse su sombrero, y Latécoère parece despertarse así, de golpe, de un ensueño. Mira a su alrededor; las hojas caídas de los castaños adornan los senderos del jardín. Y entonces lo ve claramente, o tal vez es una alucinación: cartas, miles de cartas yendo y viniendo por el aire como hojas de castaño. Cartas de parientes, cartas de amor y desamor, cartas de negocios, comunicados oficiales, albaranes… Las palabras decisivas están impresas sobre ligeras hojas de papel y quieren llegar cada vez más lejos, volando.

Pierre se agacha para recoger una delgada vara de castaño y, sobre el suelo recién mojado por la lluvia, se atreve a dibujar el contorno de lo que está imaginando. La ramita traza el mapa de Francia, España, el norte de África, el Protectorado francés en Marruecos. En el extremo más occidental de la costa africana, se detiene un segundo antes de respirar hondo y dibujar una línea diagonal que surca el Atlántico hasta llegar a Suramérica. Un salto grande, un salto enorme, lo máximo que se puede imaginar: el otro lado del mundo. Mira el dibujo un momento e inmediatamente lo borra con la suela de su zapato de piel. Es una locura. Pero ¿por qué no?, se dice Pierre.

¿Por qué no?, pensé yo. Entonces aún creía que ésta era una historia de aviadores, aventureros y sueños cumplidos. Si hubiera podido detenerme más, si hubiera podido escuchar desde más cerca, tal vez aquellas piedras, aquellas hojas me habrían contado todo lo que necesitaba saber, pero debía marcharme. Tenía una cita en el otro extremo de Toulouse. Me esperaba una réplica exacta del Breguet XIV en el que volaban los hombres de La Línea. El avión en el que Roig sobrevoló el desierto por primera vez.

Monsieur Michel Barbie había respondido a mi llamada desde Barcelona. Era el vicepresidente de la Asociación Breguet XIV y un antiguo empleado de la fábrica Latécoère. Estaría encantado de mostrarme el avión, me había dicho por teléfono. Las señas eran éstas:

Hangar A-6
Aeródromo de Les Bordes
Toulouse

Se trataba de un pequeño aeródromo privado, donde dormían, en su mayor parte, avionetas deportivas, pero en las paredes de chapa de

estos hangares no había indicación alguna, ni tampoco nadie a la vista a quien preguntar. Pensaba ya en dar media vuelta cuando a lo lejos apareció un viejo Citroën rojo haciendo sonar el claxon.

Monsieur Barbie era un anciano de pelo cano algo despeinado, bigote del mismo tono y ojos vidriosos y enrojecidos.

—Acaban de operarme de cataratas —me dijo—. ¿Cómo está usted? Por favor, acompáñeme.

Subí al Citroën algo temerosa. Barbie quizá no veía muy bien, pero eso no le impedía pegarse al parabrisas y pisar el acelerador a fondo.

—¿Usted era piloto? —le pregunté.

—Oh, no, yo era jefe de taller de la fábrica.

Qué alivio.

—Trabajé ahí durante toda mi vida. Ahora estoy jubilado.

Barbie tenía un aspecto frágil y algo despistado, como si todo en él temblara ligeramente. Me costaba asociar su imagen a la de los héroes y aventureros que había formado en mi cabeza. Él, por su parte, me miraba de reojo y hablaba poco, tal vez pensando si me permitía o no entrar en su mundo. Le hice algunas preguntas. Me dijo que él no había conocido personalmente a Pierre Latécoère, pero sí a algunos de los pilotos que habían trabajado para La Línea y que, aún de ancianos, visitaban a veces la fábrica de Toulouse para rememorar «la epopeya».

—¿Conoció usted al capitán Roig? —me precipité, mientras Barbie daba un frenazo.

—¿A quién?

—Al capitán Joseph Roig, él fue quien abrió el tramo de Casablanca a Dakar.

—No, mademoiselle, no sé quién es —dijo Barbie mientras bajaba despacio del coche, frente a uno de los hangares—. Ya hemos llegado.

Seguí el paso tembloroso de Barbie, algo decepcionada por su respuesta. Había sido un intento a ciegas, lo sé, pero aun así, tarde o temprano esperaba tener suerte. De todos modos, no era eso lo que había ido a buscar a Toulouse, sino un viejo biplano color crema como el que en los viejos tiempos surcaba el aire del Sáhara.

Después de su jubilación, monsieur Barbie y otros antiguos trabajadores de la fábrica Latécoère habían sido víctimas de una obsesión: reconstruir pieza por pieza un avión como los de antes. Como yo empezaba a saber, las obsesiones, una vez que han aterrizado en la cabeza de alguien, no desaparecen fácilmente. Menos todavía si tienen que ver con el aire. Y, además, se contagian. Las tres condiciones se cumplieron de sobra en el caso de Michel Barbie. Él y sus amigos hablaron de su proyecto con el Ayuntamiento de Toulouse, con las escuelas de formación profesional, con las industrias locales y con todo el que los quiso escuchar, y media ciudad acabó participando

en la construcción del Breguet. En los institutos técnicos, el proyecto Breguet pasó a formar parte de los planes de estudios. Futuros mecánicos, carpinteros e ingenieros vieron cómo parte de su carrera consistía a partir de entonces en participar en la construcción de ese aeroplano. Y así, curso tras curso y pieza tras pieza, con Barbie y sus amigos coordinando y uniendo todos los frentes, lo consiguieron. Tardaron once años, pero ahí estaba el avión.

—Mademoiselle… —me dijo mientras me abría la puerta del hangar con timidez.

Dentro reinaba una luz difusa, casi lunar. Había un silencio y una calma inigualables, una masa invisible de tiempo rodeaba al biplano. Como un ave prehistórica anclada en el pasado, reposaba sus alas en aquel rincón del mundo, a la espera de ser resucitada. Era de tamaño mucho mayor al que había imaginado, de una presencia magnífica, que cortaba el aliento. No pude decir nada. Me acerqué a él en silencio, sin atreverme casi a tocarlo. Aquel animal metálico podía volar.

—Ocho metros con ochenta y siete centímetros de longitud, tres con quince de altura y quince metros de ala a ala. Exactamente el mismo diseño que los aviones de la época, pero con un motor algo más grande —dijo Barbie ilusionado—. La estructura era exactamente como ésta. Aunque las ruedas no, eran más parecidas a las de una bicicleta…

En aquel momento me di cuenta de golpe de la dimensión de la aventura que le tocó vivir a Roig, sobrevolando por primera vez el desierto en uno de aquellos aparatos, sobre una infraestructura inexistente.

—¿Le gustaría subir? —me preguntó Barbie al ver mi cara de asombro.

Las piernas me temblaban mientras él me sujetaba la escalerilla para subir al asiento del piloto. Con cierta dificultad conseguí sentarme por fin. Y entonces levanté la cabeza; el mundo se veía desde allí maravilloso. Tomé los mandos. Exactamente así lo habían hecho todos los pilotos de La Línea. Con aquel simple gesto había empezado la aventura de hombres como Saint-Exupéry. También de Joseph Roig.

Miré a monsieur Barbie. Sujetando aún la escalerilla de su avión, sonreía como un niño con un juguete nuevo.

Al bajar del Breguet, y a pesar de no haber despegado, mi cuerpo estaba impregnado de una sensación aérea que no me abandonaría durante el resto de mi estancia en Toulouse. La ciudad había mantenido vivo ese aliento que hace mirar hacia lo alto. En los nombres de algunas calles, comercios o escuelas seguía presente el recuerdo de La Línea. También en las librerías encontré una buena colección de libros y álbumes fotográficos relacionados con la historia

de la aviación en la ciudad. A nadie le resultaba extraño el nombre de Latécoère. Y, por supuesto, la historia de la aviación aún palpitaba en los alrededores de la Place du Capitole.

Presidida por el Ayuntamiento de Toulouse, la Place du Capitole es una amplia plaza cuadrada, cubierta de adoquines y rodeada por unos porches que cobijan cafés y restaurantes. Hay también algunos hoteles, pero lo que llama la atención del lugar es el enorme espacio que delimita, un espacio de aire. La plaza parece invadida por el cielo. Cuando Barbie y sus amigos terminaron de construir el Breguet, lo exhibieron en esta plaza, sobre un escenario, como si fuera una vedette, y los tolosinos hicieron cola durante tres días para reverenciarlo.

¡Ah, ciudad de los que vuelan con cuatro plumas!

Me reí sola en medio de aquel inmenso cuadrilátero por cuya esquina, como si esperara mi visita, asomaba otro lugar de referencia de La Línea: el Hotel du Grand Balcon.

—Antes de marcharse debe hablar con monsieur Brousse, el propietario del hotel —me dijo Barbie al despedirnos—. Se sabe de memoria la historia de cada uno de los pilotos… ¡Otro loco de La Línea!

5

HOTEL DU GRAND BALCON

A la mañana siguiente desperté sin recordar dónde estaba, sin ninguna referencia familiar a mi alrededor; la cama, las sábanas, la butaca… podían ser las mismas en cualquier ciudad del mundo. Pero el cielo no. Al acercarme a la ventana y apartar la cortinilla apareció aquel azul tan perfecto y supe que no podía estar en ningún otro sitio más que en Toulouse. Así debía de ser como el cielo se convertía en la casa de uno. Así debía de ser cuando uno se dedicaba a volar.

Aquél era el azul que veían también los pilotos de La Línea desde el Grand Balcon, el hotel donde se hospedaban cuando estaban en la ciudad. Quién sabe si el capitán había dormido allí alguna vez.

Crucé una vez más la Place du Capitole hasta una de sus esquinas, donde se encontraba con la rue de Romiguières. Llamé a la puerta del número 8, según las indicaciones que me había dado Barbie, pero nadie respondió. A través de los sucios cristales vi un lugar abandonado, algo decrépito, con las paredes forradas con carteles en los que se anunciaba la penúltima exposición sobre los aviadores en la ciudad. Me alejé unos pasos y miré hacia arriba, hacia el gran balcón que daba nombre al hotel y que, desde luego, había conocido tiempos mejores. Tal vez fuera ésa la habitación 32.

—¡Ésa era la de Saint-Exupéry! —me gritó Brousse desde la puerta —. ¡Y la número 20 era la de Mermoz!

Quien me hablaba era un caballero que compartía con Barbie la edad y, al parecer, también el entusiasmo. Me estrechó la mano enérgicamente y tiró de mí hacia el interior del hotel.

—Disculpe el aspecto de todo esto —se lamentó Brousse—, el hotel ya no está abierto al público. Me retiré el año pasado.

La estrecha puerta de cristal por la que había entrado llevaba a un pasillo que desembocaba en una escalera de madera. Junto a la escalera, en un rincón escondido, vi un mostrador que apenas se tenía en pie: la antigua recepción. En aquel corto pasillo, antes de llegar a la escalera, se abrían dos arcos, que daban paso a sendas salas, irregulares y no muy amplias, puesto que el hotel estaba construido

siguiendo la arquitectura de un chaflán. Había poca luz. Y olía a viejo. Mientras Brousse iba abriendo puertas, eché un vistazo a una de las salas. Una fina capa de polvo cubría cada mueble de aquel santuario. No hay una manera mejor de llamarlo; el salón estaba repleto de auténticas reliquias. Fotografías en blanco y negro, banderines, pósters, insignias aladas… Los jóvenes aviadores ocupaban allí el lugar de los santos.

—Tiene usted montado un auténtico museo.

—Es estupendo, ¿no le parece? Este lugar es pura historia.

Brousse había hecho de aquellos recuerdos su vida, aunque realmente eran recuerdos heredados. Compró el hotel en 1955, mucho después de los gloriosos años de La Línea, pero lo había conservado casi intacto hasta el día en que lo visité. Las genuinas dueñas del Grand Balcon, las que en los años veinte habían visto desfilar por allí a los célebres pilotos, eran Lucie, Henriette y Risette Marquez, tres hermanas solteras y algo beatas —a decir de Brousse—, a quienes el destino quiso incluir en la epopeya en contra de su voluntad. Hasta que llegaron los aviadores, el hotel había sido una modesta pensión familiar donde se alojaban hombres de negocios solteros. Las hermanas eran muy escrupulosas en ese aspecto: nada de mujeres en el hotel. Pero un día, uno de los mecánicos de La Línea se alojó allí. Luego vino un piloto, y éste trajo a otro, y pronto la pensión se vio convertida en la «Maison des Ailes, la pépinière de La Ligne», como la bautizó Mermoz.

—Por aquel entonces no había ascensor en el hotel —me contó Brousse frente a la vieja escalera— y se estableció una especie de jerarquía. Los pilotos se alojaban en el primer y el segundo piso, y los mecánicos en el tercero, en el «gallinero». Las Marquez dormían junto a la escalera, en esas habitaciones de ahí atrás, y por las noches tenían por costumbre contar los pasos que oían, para saber si los pilotos volvían solos o acompañados… Pero ellos habían aprendido a sortear la vigilancia de las tres damas: ¡subían la escalera con las chicas a caballito!

Qué tíos…

—Una vez Mermoz montó una pista de baile aquí —me dijo mi anfitrión, mientras me llevaba a una de las salas—. Organizaron una gran fiesta y el Arcángel pasó toda la noche bailando tangos y deslumbrando a las chicas. Tenía una gran planta, Mermoz, ya lo creo. Y un carácter arrebatador.

Brousse me contaba cada anécdota como si la estuviera viendo en aquel instante, incluso como si él mismo hubiera sido uno de los pilotos. Creo que es posible que, después de tanto tiempo, ya no supiera si realmente había vivido o no las historias que contaba, e incluso las que le habían contado.

—Saint-Exupéry era más tímido. Observaba más y hablaba menos, y los únicos follones que montaba eran, en todo caso, las colas en el baño: solía quedarse dormido en la bañera, mientras sus compañeros hacían cola esperando su turno.

Alma de poeta, pensé.

—Y luego estaba ese chico, Louis Delrieu. Las Marquez le tenían mucho cariño. Había nacido aquí, en Toulouse, en la época de las exhibiciones en globo. Era hijo de soltera, y parece que su madre le contó que uno de aquellos globistas que venían a la ciudad el 14 de julio era en realidad su padre. Un globista que volaba sentado sobre un trapecio. Vaya usted a saber si era verdad, pobre criatura. Verdad o no, Delrieu siempre tuvo esa idea metida en la cabeza. Por eso estaba empeñado en partir siempre rumbo al sur, persiguiendo su rastro.

Los personajes iban adquiriendo cuerpo. Hasta entonces, para mí, Louis Delrieu era sólo un nombre, uno de los pilotos que voló con Roig en el raid de Casablanca a Dakar en 1923, junto a Victor Hamm y Robert Cueille. El hombre que Roig recomendó a Latécoère aquel día de septiembre de 1919 en que se vieron por primera vez, el mismo que había sido condecorado por derribar un zepelín alemán.

—Mire, éste es —me dijo Brousse mostrándome una fotografía.

Era un hombre de rasgos escultóricos y aspecto de coloso, sobre todo por sus grandes manos, su mandíbula cuadrada y su frente ancha y despejada. Pero en el rostro de Delrieu, además de audacia, había algo enternecedor.

—Cuentan las memorias de las Marquez que siempre tenía una cancioncilla en los labios, el estribillo que su madre tarareaba y que un día, por fin, comprendió. Escuche —me dijo Brousse aclarándose la garganta—, dice así: «L'autre jour, quittant mon manoir / Je fis rencontre sur le soir / D'un globiste de haut parage / Il s'en allait tout bonnement / Chercher un lit au firmament / Et moi je lui dis: Bon voyage!».

Nos quedamos en silencio unos segundos, dejando que aquellas palabras volvieran a la atmósfera del Grand Balcon, a la que habían pertenecido tantos años atrás. Se las había regalado un piloto de La Línea. Delrieu siempre pensó que en el cielo se encontraba el misterio de su origen. Y por eso quiso volar.

—Así que usted comprenderá —me dijo Brousse a continuación— que derribar el zepelín alemán fue en realidad algo muy doloroso para él. La preciosa silueta ovalada del zepelín, definiéndose con claridad al amanecer…

Aquella anécdota me había permitido conocer más a Delrieu que cualquier fotografía o cualquier libro sobre la historia de la aviación. De repente, él tenía también un alma, y una obsesión. Ojalá hubiera

podido decir lo mismo de Roig. De sus deseos, todavía no sabía nada.

Brousse enseguida empezó a hablar de nuevo. Aquel hombre era la memoria viva de La Línea, parecía que los hubiera alumbrado a todos. Y tenía unas ganas incontenibles de compartir todo lo que sabía.

—Delrieu estaba enamorado de una aviadora, una mujer excepcional que años después se haría famosa en toda Francia. Pero… Todos esos muchachos estaban más en el aire que en el suelo, volaban de un lado a otro continuamente. Tenían muy buena disposición para las noches de amor, y muy poca para echar raíces, ¿entiende lo que le digo? Condiciones muy difíciles para formar una familia… ¿Qué mujer querría ese tipo de marido?

No quería decepcionar a monsieur Brousse, pero, si lo decía por mí, no era precisamente un marido lo que yo buscaba. En cuanto a lo demás, lo entendía muy bien; hacía tiempo que andaba de un lado a otro, sin tolerar compañías de más de una noche.

—La Línea fue para todos esos muchachos el sustituto de una familia. Y ésta, si quiere, fue la casa matriarcal. Su único refugio seguro, el único lugar estable para ellos era el Grand Balcon.

Brousse me llevó del brazo hasta el comedor.

—Las hermanas Marquez acabaron cuidándolos como unas madres. Cobraban las habitaciones a cuatro francos y las comidas a dos y medio, pero si no podían pagar… bueno, siempre se les podía fiar hasta que regresaran de su siguiente viaje.

Señaló una mesa en el centro de la estancia.

—Ahí comían los chicos de La Línea. Siempre contando historias. Sus batallas contra las tormentas, contra la noche, contra las averías de sus aviones… El tiempo era siempre el primer tema de discusión: «¿A qué hora despegas mañana?»; «A las siete y media, si las nubes de esta tarde no crecen durante la noche»; «Descuida, si no caen chuzos de punta te harán despegar»…

Brousse movía teatralmente la cabeza de un lado a otro, como si le resultara imposible contener en ella tantos diálogos y tantas emociones.

—Cada vez que uno de ellos regresaba, contaba con absoluta naturalidad mil barbaridades en las que fácilmente había podido perder la vida, y esos relatos procuraban diversión para toda una noche, pero a veces… A veces alguno de ellos no volvía, y entonces era mejor no preguntar. De todos modos, lo traían escrito en la cara. Algunos traían aún arena del desierto en las costuras.

La voz de Brousse rebotaba en las paredes de aquel hotel enorme y vacío. Estábamos solos, pero yo, contagiada por mi anfitrión, oía las risas de los pilotos, sus bromas y juramentos, la música de tango…

Seguimos recorriendo el esqueleto del Grand Balcon. Las sencillas

habitaciones. También la de Saint-Exupéry, con una mesita para escribir apostada junto a la ventana y un destartalado biombo que separaba la cama de la toilette. Cuando acabamos nuestro paseo, volvimos al comedor y nos sentamos a la mesa de los pilotos. Un escalofrío me recorrió el espinazo; tenía la sensación de que nos movíamos entre fantasmas. Brousse me enseñó una vieja fotografía del hotel; todo el personal posaba en el gran balcón esquinero, donde además del cartel que le daba nombre se leían perfectamente otros dos anuncios pintados en la fachada: «Se habla español» y «English spoken». Desde luego, tiempos mejores. Brousse me mostró decenas de fotografías parecidas. También postales firmadas por los chicos. Carnets de vuelo. Recortes de periódico. Los ojeé distraídamente. La mayoría eran noticias de accidentes aéreos, muertes de pilotos en los Pirineos, después en el desierto, más tarde en el Atlántico, luego sobre los Andes. Cada época de La Línea tuvo sus propias sombras.

—¿Y libros de registro? —se me ocurrió de pronto—. ¿Conserva aún los libros de entrada del hotel?

Por supuesto, Brousse los conservaba. Repasé meticulosamente algunos de los volúmenes, y ahí figuraban todos los grandes nombres: Guillaumet, Serre, Reine, Daurat, Saint-Exupéry, Mermoz… También reconocí el nombre de Louis Delrieu, el hijo del globista. No encontré a Roig. Al cabo de un rato desistí. Era como buscar una aguja en un pajar.

—No se extrañe —me consoló Brousse—, si su capitán no hacía el vuelo regular, es difícil que esté aquí. Esto era sobre todo un hogar de pilotos. ¿No ha visto usted la película de Kessel, *Au Grand Balcon*?

Cuando le dije que no, Brousse se llevó la mano al pecho como si le faltara el aire, y después se levantó de la mesa para volver con dos copitas opacas y una botella de pastís. La cosa iba para largo.

Joseph Kessel se hizo aviador en la Primera Guerra Mundial, siendo todavía adolescente, y el recuerdo de su experiencia en la escuadrilla aérea perduró en él toda su vida. Era sin duda uno de esos tipos que llamamos intrépidos. Al acabar la guerra se presentó voluntario para marchar con un cuerpo expedicionario del Ejército francés a Siberia. Al terminar su cometido, decidió regresar dando un rodeo por China y la India. De vuelta en Francia se hizo escritor. Escribió novelas de situaciones extremas y exóticas, muchas de ellas relacionadas con el mundo de la aviación y, otras, sobre la prostitución. En 1929 escribió *Viento de arena*, aquel libro donde relataba su vuelo como pasajero de La Línea de Casablanca a Dakar, el libro en el que yo había leído el nombre de Roig por primera vez. Según Brousse, fue el escritor que mejor retrató la vida de La Línea «amén de Saint-Exupéry, claro». En 1949, firmó el guión de *Au Grand Balcon*, una película dirigida por Henri Decoin, que ese mismo año se

presentó en el festival de Cannes.

—Una joya, la tengo en vídeo, si quiere se la presto —me ofreció Brousse.

Me dio apuro decirle que, a esas alturas, no habría sabido dónde encontrar un reproductor de VHS.

—¿No la tiene en DVD? —le pregunté.

Pero Brousse era incombustible, y mientras llenaba otra vez mi copita de pastís, sugirió:

—Si quiere la vemos ahora…

No tuve corazón para decirle que no, así que pronto vi aparecer, en un aparato enorme, de antena de cuernos y pantalla abombada, los créditos de *Au Grand Balcon*, mientras sonaba una música temblorosa. Era una película en blanco y negro, con decorados económicos y sólo un par de escenas de vuelo. Mientras se sucedían las imágenes, Brousse iba contándomelo todo: ahí estaban inmortalizadas las Marquez, convertidas en dos ancianas en vez de en tres solteronas, por necesidades del guión; ese tal Carbot, interpretado por Pierre Fresnay, era en realidad Didier Daurat, el jefe de explotación de La Línea; y el tal Fabien, el aguerrido piloto, no era otro que Mermoz…

Por supuesto, no aparecía Roig. Empecé a pensar que sucedía algo realmente extraño. ¿Era posible que el capitán no hubiera dejado un solo rastro de su existencia? ¿Era posible que nadie, ningún fanático de las aventuras y los aviones, hubiera recogido su testimonio? ¿Y por qué yo, de entre todos ellos, me había ido a fijar en él?

—¡Mire, el comedor del hotel! Ésa es la mesa donde estamos ahora —gritó Brousse.

Y así, dejé de hacerme preguntas y volví a ese mundo de ensoñación, donde los jóvenes pilotos se jugaban la vida en cada viaje, donde se medían con las nubes, las tormentas y el mar, y también con la potencia de su precario avión. Un mundo donde todas las noches era necesario celebrar la vida para poder despegar al día siguiente sin tanto miedo a morir. Un mundo de locura justificada; la fanática religión del correo aéreo. Durante horas, seguí hablando con Brousse de hazañas imposibles, travesuras infantiles, pasiones de una noche y sueños de toda una vida.

Cuando al fin salí por la puerta del Grand Balcon, me extrañó encontrarme en el siglo XXI. Como monsieur Brousse, yo era ya uno de aquellos pilotos que se adentraban en el Toulouse de principios de siglo dispuesto a pasar toda la noche buscando chicas para bailar un tango o un charlestón. Sí, tenía ganas de bailar. Tenía ganas de saltar. ¡Tenía ganas de volar! Aquello empezaba a ser peligroso…, pero me sentaba rematadamente bien.

Las calles de Toulouse estaban llenas de estudiantes y de música.

Aquella noche todo el mundo estaba de fiesta, como si hubieran escuchado una llamada, muy lejana ya en el tiempo, que hablaba de una gran celebración. Toulouse giraba sobre un eje invisible como un carrusel, una feria, una tómbola. Cada quién buscaba su premio de unas horas. ¿Dónde estará? Hay que caminar sin rumbo para tener la posibilidad de encontrarlo, hay que meter la nariz en todas partes y desechar algunos y quedarse, al fin, con uno solo. Al final de una calle estrecha, vi una luz violeta, una bandera arcoiris y, cuando la puerta se entreabrió, la voz del viejo Franky cantaba mi canción: «Fly me to the moon».

Bingo.

Fui directa a la barra, las barras siempre reconfortan, son un buen lugar en el que acodarse y mirar alrededor sin sentirse vulnerable. Al menos así lo había visto en las películas, y aquel día más que nunca, movida por el espíritu del Grand Balcon, me apetecía interpretar ese papel. Pedí mi ginebra, hice girar lentamente el taburete y lo que vi en la pista cuando me di la vuelta parecía una alucinación. Todo el local estaba lleno de azafatas de Air France, con su uniforme azul y blanco todavía puesto. Algunas llevaban incluso el gorrito rojo. Supuse que se me acababa de poner cara de idiota y que había descompuesto completamente mi pose cinematográfica, porque una de ellas me miró y se rió.

Era una mujer algo mayor que las demás, incluso su uniforme era distinto. Llevaba chaqueta y pantalón y una camisa blanca de cuello almidonado abierta hasta el escote. Tenía el cabello corto, algunas canas en las sienes y una sonrisa preciosa. Y se estaba acercando.

—Comandante Regouine —se presentó, mientras me tendía la mano.

Me preguntó qué estaba haciendo en Toulouse, y yo se lo conté. Le pregunté si le sonaba la historia de La Línea y ella sonrió como el gato que se va a comer al canario.

—Por supuesto. Fue la compañía que dio origen a Air France…

La comandante se sentó a mi lado y, mientras iba avanzando posiciones, me contó cómo la línea de Latécoère se convirtió en 1927 en la famosa Aéropostale de Saint-Exupéry y, más tarde, en 1933, fue nacionalizada por el Gobierno para convertirse en Air France. Después de decir esto, señaló su insignia alada y me dedicó con ironía un severo saludo militar.

Nos reímos.

—Si me invitas a una copa estoy segura de que podría contarte muchas otras cosas que no sabes… —dijo calibrando mi interés—. ¿A que no has encontrado aún ni un solo nombre de aviadora relacionado con La Línea?

Nunca dije que yo fuera una persona difícil de convencer. Así que después de pedir la copa que le había prometido, dio un trago y me susurró al oído, como si fuera un secreto:

—Fue una mujer la que tuvo que salvarle la cara al famoso Latécoère.

La comandante no sólo se sabía toda la historia de Air France, sino que enseguida me enteré de que era miembro de las Winglets. Su lema: «Élégance, prestige, féminité». Se trataba de una asociación de mujeres aviadoras que organizaban encuentros anuales, raids, conferencias… y que, por encima de todo, intentaban que no se perdiera el legado de la aviación femenina.

—Se habla mucho de los pioneros de la aviación y de todos los héroes de guerra. Ya sabes, esos tíos como Guynemer o Manfred von Richthofen, el Barón Rojo. Y por supuesto de todos los pilotos de La Línea, pero, como siempre, detrás de una gran historia hay otra historia silenciada.

Sí, empezaba a saberlo.

—Ya antes de la Primera Guerra Mundial había en Francia catorce mujeres con el carnet de vuelo. Raymonde de Laroche, Marthe Niel, Marie Marvingt, Melle Hervé… Eran tan célebres que tenían incluso un campeonato deportivo propio, la Coupe Femina. Ellas se convirtieron en el nuevo prototipo de mujer: deportiva, liberada, moderna. Salían en las portadas de las revistas, marcaban estilo. Las alas siempre han tenido un puntito muy sexy, ¿no crees?

Sí, lo creía.

—Con la guerra todo eso se interrumpió, claro. La aviación se había transformado en algo muy distinto. Ser un as significaba haber derribado un buen número de aviones enemigos. En vez de darles trofeos, a los aviadores les ponían medallas. Cuando todos esos ases de la guerra volvieron a casa, estaban rodeados por una aureola de gloria que nadie se atrevía a tocar. Las mujeres, que durante la guerra habían cubierto de sobras los puestos de trabajo de los hombres, se vieron excluidas de la aviación. Ser piloto de avión parecía ser algo mucho más serio que antes de la guerra y, por tanto, fuera del alcance de lo que se consideraban simples señoritas chic.

Sí, *très chic*…

—Ellas eran mucho más que eso.

La comandante se puso seria, cosa que le sentaba muy bien, y me contó que aunque se las conocía por sus apariciones en la prensa y por sus hazañas deportivas, aquellas mujeres habían hecho cosas grandiosas. Marie Marvingt hizo algo increíble. Se había querido alistar en el Ejército del Aire durante la guerra, y no lo había conseguido. El Gobierno francés había prohibido alistarse a las

mujeres, incluso a las mejores aviadoras, pero Marie no desistió. Disfrazada de hombre, se incorporó al tercer batallón de cazadores alpinos, pero una herida puso al descubierto la verdadera naturaleza de monsieur Beaulieu, que era el nombre que había elegido para ocultarse. Tuvo que conformarse con servir en la enfermería, y allí se dio cuenta de lo útil que sería que aquellas damas pudieran trasladar y curar a los heridos en un avión-ambulancia en el mismo campo de batalla. Y así ideó su proyecto de la aviación sanitaria. El Gobierno no la tomó en serio, aunque después del fin de la guerra ella siguió creyendo en su proyecto y le dedicó su vida.

—Toda una heroína, ¿no? Y luego, claro, estaba la mujer más alta del mundo.

La comandante hizo una pausa y encendió un cigarrillo con toda la intención. Se estaba haciendo de rogar, pero aguanté estoicamente. Ella aceptó el pulso, sonrió y siguió adelante con la historia. Estaba tan cerca que podía oler su perfume.

—Después de la guerra, la mayoría de las mujeres aviadoras se vieron relegadas a los vuelos de exhibición. Participaban en competiciones de pericia, de velocidad, de altura…

Esta última, según me contó la comandante, era la que más entusiasmaba a los franceses y al mundo entero, ya que las competiciones empezaron a ser internacionales. A principios de los años veinte, una aviadora francesa poseía el récord de altura. Había llegado a los tres mil novecientos metros, una marca escalofriante para la época. Se convirtió en la reina de Francia, pero su éxito duró poco. Una semana después, la americana Ruth Law, que estaba de tour en Europa con su Flying Circus, le arrebató el título gracias a su potente avión. Llegó a los cuatro mil doscientos setenta metros.

—No sé si me entiendes, pero aquí en Francia eso podía considerarse una catástrofe nacional.

Dio otra calada a su cigarrillo, haciéndose la interesante, y vi cómo su pulso palpitaba en ese suave hueco que se hunde entre la garganta y el esternón.

—Así que cuando nuestra aviadora anunció que volvería a intentarlo, llevaba sobre sus espaldas el peso de todo un país. Desafortunadamente, el clima no entiende de naciones, y el día elegido para batir el récord amaneció tormentoso. Cualquiera se echaba atrás… Yo desde luego no me habría echado atrás.

No lo dudo, de verdad, mi comandante. Nadie con unas manos tan poderosas y bonitas se habría echado atrás.

—Nuestra chica se cubrió de gruesos jerséis de lana, se encasquetó un gorro con orejeras, bien forrado, unos guantes y un largo abrigo de cuero, de cuello alto. Parecía un espantapájaros cuando se subió al

avión. De hecho, nada en aquel vuelo fue plácido ni elegante…

Según me contó Regouine, en el momento de empezar la prueba se levantaron fuertes ráfagas de aire frío, y el campo de vuelo se vació. En la pista quedaron sólo dos jueces y sus mecánicos, los demás habían ido a resguardarse de aquel tiempo espantoso. El avión avanzaba a trompicones, iba ganando altura con un esfuerzo enorme. El motor rugía. La aviadora tenía que sostener los mandos con toda la fuerza de sus brazos; perdía el equilibrio, y el empeño por recuperar la horizontalidad era tremendo.

—Más que una ascensión, aquello parecía un combate de boxeo. Se encontraba a más de tres mil metros del suelo, acercándose a la tormenta, pero tenía que avanzar; antes de subir al avión había decidido no rendirse. Cuando llegó a los cuatro mil metros, le dolía todo el cuerpo. El viento arañaba su cara. Lloraba de frío y de dolor. Siguió ascendiendo. El avión temblaba, y ella también. Hasta que una ráfaga de viento barrió el aparato del cielo, como si espantara una mosca, y lo mandó de un bandazo cientos de metros hacia abajo, en una caída en barrena. Fue cayendo hasta los dos mil quinientos metros, dos mil, mil quinientos, mil… Consiguió dominar el avión muy cerca ya del suelo, y aterrizó con un golpe brusco, que partió el tren de aterrizaje. Entonces miró su altímetro; allí arriba, en el momento más duro de su batalla, había llegado a los cuatro mil ochocientos metros. Los periódicos ya tenían el titular preparado: «Melle Hervé, la mujer más alta del mundo».

La comandante se detuvo de pronto y miró su reloj.

—Mañana tengo un vuelo temprano a París, debería marcharme…

¿Ahora? Todavía no me había contado qué relación tenía todo aquello con La Línea.

—Si me acompañas al hotel te lo sigo contando por el camino.

Era una estrategia… y había funcionado.

Mientras ella me llevaba a su hotel casi en volandas, me sentí empapada del espíritu de La Línea. Pensé que aquella era exactamente la sensación que echaba de menos cuando leí por primera vez el nombre de Roig. Era aquella euforia efervescente la que hacía que los pilotos se alistaran en La Línea y que ya nunca pudieran vivir sin ella. Era ese cosquilleo en las encías y el estómago, la certeza de que vale la pena arriesgarse. Esperar… ¿para qué? Sólo se vive una vez.

Cuando abrí los ojos por la mañana, mi comandante estaba haciendo la maleta. Su vuelo a París salía en una hora, me dijo. Y entonces sonó mi teléfono. La redacción. No podía seguir esquivándolos, tenía que contestar. Aquella noche, durante los pocos minutos que pude dormir, había soñado con un gran canguro blanco que me perseguía dando saltos con un periódico metido en su bolsa de

marsupial.

—Si al menos fuera una ballena… —le dije a mi jefe, que me gritaba y reclamaba el artículo al otro lado del aparato sin entender nada.

La comandante se quedó mirándome. Supongo que vio mi cara de decepción y de duda mientras enlazaba una excusa tras otra. Y disparó.

—Sube al avión conmigo.

—¿Qué? —dije mientras tapaba con una mano el altavoz del móvil.

—Ven conmigo a París, te llevo en la cabina.

Aquél era uno de esos momentos que definen a una persona. Yo miré a mi alrededor como si acabara de recordar que me había olvidado algo en casa.

—No te hace falta nada.

A la comandante no se le escapaba una.

—Y no puedo esperar más.

Es ahora o nunca, pensé. Si entonces volvía a casa, habría sepultado para siempre ese impulso que hace tomar aviones, surcar mares, cruzar desiertos, perseguir mujeres. Respiré hondo.

—¿Sabes qué puedes hacer con tu artículo? —pregunté a mi jefe.

Afortunadamente no pude decir nada más. La comandante me había quitado el teléfono de las manos y había pulsado la tecla de colgar.

Salí pitando tras ella.

Y ahí estaba poco después, sentada en la cabina de mando de un Airbus, con una copa de champán en la mano. No estaba mal; hacía poco iba en bicicleta por El Prat. *Fly me to the moon*, mi comandante, *fly me to the moon*. Iba directa hacia la estratosfera.

Mientras veía cómo la ciudad de Toulouse se empequeñecía a mis pies, pensé que no cabía duda de que el recuerdo de La Línea seguía allí muy vivo. Otras personas en aquella ciudad evocaban todavía su espíritu y ese sentimiento parecía provocarles la misma excitación que a mí. Tal vez no por mucho tiempo. Los años pasaban para Barbie y sus amigos jubilados; la vieja fábrica Latécoère había cambiado de nombre; y el Grand Balcon no volvería a abrir sus puertas. El mundo que yo perseguía estaba desapareciendo. Debía darme prisa; aunque estaba sobre la pista de La Línea y de sus pilotos, seguía sin encontrar el rastro de la Misión Roig.

6

PARÍS

Descendí de golpe sobre la Ciudad de la Luz. Era un mediodía claro y brillante de otoño, y al bajar del avión una ráfaga de aire frío me hizo lagrimear. Después de limpiarme los ojos, los abrí al nuevo escenario y me encontré pisando el suelo reluciente del principal aeropuerto de la capital de Francia. Los grandes paneles luminosos anunciaban salidas y llegadas hacia todos los rincones del mundo, sintetizados en tres letras y cuatro cifras: TLS 14:30; CAS 18:55; DAK 20:10. Los fluorescentes irradiaban cada rostro con la definición de un cirujano y en el ambiente circulaba cierto aroma a formol. Aunque el vuelo de Toulouse a París había durado sólo una hora y quince minutos, al aterrizar me sentí una persona distinta habitando un cuerpo extraño, como una larva en una crisálida. Quizá fuera la altura, o la velocidad con la que había sucedido todo, o la tremenda resaca. Tal vez fuera el inevitable bajón después de una noche de euforia. En Toulouse, todo estaba envuelto en una cierta magia, todo parecía llevar fácilmente por el camino de las decisiones heroicas. Había dejado mi trabajo. Me había ido tras la comandante sin pensarlo. Sólo tenía un nombre que perseguir y un pequeño maletín lleno de libros. Y en aquel momento, además, un ataque de pánico. Estaba en París. Allí habían sucedido hechos cruciales para La Línea. Latécoère abrió en la capital sus oficinas centrales, en el 182 del boulevard Hausmann. Fue en París donde Latécoère y el capitán Roig se conocieron, en el ministerio de la Guerra, a finales de septiembre de 1919. Y allí fue donde, meses después de aquel encuentro, Beppo de Massimi visitó al capitán para ofrecerle el puesto de director de las Líneas Aéreas Latécoère en Marruecos, del que tomaría posesión en 1921.

Además, en París han sucedido cosas grandiosas, universales, que todos guardamos en la memoria aunque todavía no hubiéramos nacido cuando ocurrieron. Los felices años veinte, la entrada de los alemanes, el mayo del 68. En París hay calles, cafés y canciones que son ya parte de nuestro ADN. A todo el mundo le alegra o le duele lo que sucede en París. No podía cerrar los ojos; aquello iba en serio, y

yo tenía muy poco a lo que aferrarme. La verdad era que no sabía por dónde continuar. En realidad, no sabía por qué había ido a París.

—Mira.

La comandante seguía a mi lado. Como si hubiera leído mi pensamiento, me tendió un folleto publicitario: Musée de l'Air et de l'Espace de Le Bourget.

—Ahí fue donde aterrizó el americano Lindbergh en 1927 después de cruzar el Atlántico norte por primera vez. Antes que Latécoère… Si quieres te acompaño.

No estaba con ánimo de compartir mi desorientación, ni de decirle que todo aquello, entonces, me resultaba ridículo. Por otro lado, tampoco tenía la suficiente energía para oponerme y algo tenía que hacer. Así que le di mi maleta para que se la llevara.

—Nos vemos más tarde, ¿vale?

Sí, ya lo sé, estaba tratando de quitármela de encima, pero era el segundo día que estábamos juntas y eso me parecía demasiado compromiso. Me escapé al museo.

El museo del aeropuerto de Le Bourget es un espacio enorme, con una surtida colección de aviones de todos los tiempos, además de un planetario gigante, exposiciones permanentes y temporales, simuladores espaciales, visitas guiadas para familias… Una especie de Disneylandia del aire en la que rápidamente me sentí fuera de lugar. Decidí centrarme sólo en los aviones. El museo me ofrecía la posibilidad de entrar en la cabina de un Boeing 747, de un Concorde, de un Dakota. Eran todos aparatos enormes, relucientes, que se presentaban al mundo con cierta prepotencia. No me interesaban. Había también una sala dedicada a los aviadores de la Primera Guerra Mundial, los hombres que, en cierta medida, y a pesar de lo que pudiera objetar mi comandante, habían contribuido a crear la mitología del aire.

Así que entré en la sala dedicada a los héroes de la aviación y me encontré una carpa repleta de biplanos que colgaban del techo, cruzándose unos con otros con la intención, supuse, de simular que estaban en pleno vuelo. Había decenas, no sabía dónde mirar. Al final me decidí por la gran estrella de la sala: el Spad VII 254 con el que Guynemer voló en Verdún. La verdad es que no era para tanto. Un maltrecho avión de guerra con la bandera francesa pintada en la cola. Bajo el avión, un cartel me indicaba: diecinueve victorias homologadas en seis meses de combate. Claro que también hubiera podido decir: diecinueve aviones alemanes derribados, posiblemente diecinueve hombres muertos.

Seguí recorriendo la sala, agachando instintivamente la cabeza de vez en cuando, por si me decapitaba la hélice de algún avión, hasta

que encontré a un viejo conocido: el Breguet XIV. Me costó darme cuenta de que era él: estaba cubierto por entero con pintura verde de camuflaje. Esta vez se trataba de una pieza real, que se había usado para el combate, pero no sentí ninguna emoción. Había perdido toda la belleza de aquella reproducción que monsieur Barbie guardaba celosamente, protegida de la luz y las masas, en un simple aeródromo de Toulouse. No valía la pena seguir la visita, aquellos aviones no tenían nada que decirme.

—Treinta y cuatro de boulevard de Vaugirard, Montparnasse —le indiqué al taxista. Era la dirección del Musée de la Poste.

El taxista me dejó en un edificio de cinco plantas, que recoge todo el legado de la historia postal francesa. Gran parte de sus fondos está dedicada a la filatelia —conservan todos los sellos emitidos en Francia desde 1849 hasta hoy—, pero la sala 8 está dedicada sólo a los aviones postales. Mientras me encaminaba hacia allí, pasé por delante de los objetos más variopintos: viejos uniformes de cartero con chistera incluida, los primeros modelos de telégrafo, dignos de una novela gótica, e incluso una plancha de hierro para desinfectar mediante vapor los sobres sospechosos de transportar bacterias desde ultramar. Cuando entré en la sala 8, oí la voz de Saint-Exupéry y, por un momento, pensé que era una psicofonía, pero no: los altavoces emitían su retransmisión de un aterrizaje forzoso, mientras el público lo escuchaba sentado en cómodos asientos de avión tapizados de terciopelo azul.

A mi alrededor, los paneles gráficos explicaban la historia del correo aéreo, empezando por los aviones de guerra reconvertidos en la fábrica Latécoère en Montaudran y el primer vuelo a Barcelona. Había un mapa detallado de la ruta de Toulouse a Casablanca. Y un resto de sobre quemado por una esquina. Me acerqué para verlo. La carta fue escrita en el Grand Hotel Corneille, de Toulouse, con destino a Casablanca. Nunca llegó. En el sobre, escrito a mano, se leía perfectamente: «Brullé par avion». Fue rescatado de los restos del correo que transportaba un Breguet accidentado en la costa valenciana el 20 de mayo de 1920. ¿Qué diría esa carta? ¿Qué palabras se perdieron aquel día? ¿Qué consecuencias tendría el silencio que creó?

La historia de La Línea se sucedía cronológicamente en aquella exposición, pero llegó 1921 y nada se decía de la incorporación de Roig. Llegó 1923 y se hablaba de un raid de exploración entre Casablanca y Dakar sin mencionar a Roig. Al llegar al 1 de junio de 1925, en letras grandes y claras, leí: «Inauguración de la línea Casablanca a Dakar. Primer avión: piloto, Drouin. Avión escolta: piloto, Lécrivain; mecánico, Lavidalie». Sus fotos en primer plano. Nada que ver con Roig ni con Cueille, Hamm y Delrieu, los pilotos que le habían acompañado dos años antes en el raid.

No me hizo ninguna gracia.

Aquel silencio, aquel vacío que se había creado alrededor del nombre de Roig, empezaba a preocuparme de verdad. Primero, porque intuí que había sucedido algo más grave de lo que yo podía pensar al principio, si no lo lógico habría sido que el capitán inaugurara la línea de Casablanca a Dakar que él mismo había establecido. Segundo, porque si finalmente Roig no había dejado ninguna huella, mi búsqueda sería una gran locura sin sentido. Y entonces lo que debería preguntarme era cuáles eran las razones profundas que me llevaban a perseguir a Roig.

Así que me esforcé en concentrarme en la primera hipótesis y me di cuenta de que, aunque Roig no aparecía por ningún lado, su ausencia dejaba un vacío tan palpable que se podía fechar: entre 1923, año de su misión, y 1925, año de la inauguración oficial de la línea de Casablanca a Dakar; allí debía de estar su rastro. Dos años era mucho tiempo en la carrera por llegar al otro lado del Atlántico. Si conseguía saber qué había sucedido durante aquel tiempo, tal vez pudiera explicarme qué había ocurrido con el capitán.

El Musée de la Poste disponía de una biblioteca pequeña, pero muy especializada. No había nadie, así que entré y empecé a revisar mesas y estanterías, aunque sin saber muy bien dónde buscar. Miré en la sección de correo aéreo, y dentro de ésta, en la de las Líneas Aéreas Latécoère. Había muchos de los libros que ya había leído, otros relacionados con los sellos de la línea africana, por supuesto toda la obra de Saint-Exupéry. Y luego, un libro que no conocía: *Vent Debout*, firmado por Beppo de Massimi, el socio de Latécoère. Había sido publicado en 1948 por la editorial Plon y recogía los detalles de la construcción de la línea desde dentro. El índice anunciaba un capítulo sobre el tramo Casablanca-Dakar. Lo busqué rápidamente. Vi de refilón el nombre de Roig. Levanté de nuevo la vista; seguía sin aparecer nadie por la biblioteca. Así que cogí el libro y salí corriendo de allí.

Mi pequeña fechoría elevó un poco mi ánimo. Otra vez tenía la sensación de encontrarme en una película, y en la calle me pareció que todo el mundo me señalaba con el dedo. Se me debía de haber puesto cara de delincuente o de espía. Y eso, claro, me gustaba, me colocaba de nuevo en el cómodo territorio del mito y la ficción en el que estaba atrapada y del que me resistía a salir. Me puse las gafas de sol. Me subí las solapas de la chaqueta. Rodeé los jardines de Luxemburgo. Miré el nombre de la calle donde me encontraba: era la rue Guynemer y lo interpreté como una buena señal. Seguí bajando a toda prisa hasta llegar al boulevard de Montparnasse y busqué la mesa más retirada de una terraza que hacía esquina.

—*Mademoiselle*?

—*Café noir*.

Hundí la cabeza entre las páginas del libro de Beppo de Massimi, abierto de par en par frente a mis gafas oscuras, y cuando creí que por fin estaba fuera de peligro, empecé a leer. Nada en el mundo podía gustarme más que aquel tipo de representaciones.

En el libro, De Massimi exponía con todo detalle la pesada labor burocrática que tuvo que desempeñar para que La Línea avanzara, episodios como el de su encuentro con el marqués de Laroma y muchos otros del mismo estilo que vendrían después. También dedicaba unas páginas a la Misión Roig (tres dentro de un libro de casi trescientas). Pasadas esas pocas páginas, el nombre del capitán desaparecía de nuevo casi por completo, sepultado por nombres de políticos, militares y empresarios. El libro de Beppo de Massimi estaba dedicado sobre todo a explicar los entresijos de la relación política entre Francia y España. Vi los nombres de Alfonso XIII, del ministro González Hontoria, de Primo de Rivera, del mariscal Lyautey… Resoplé. Aquello no era lo que yo esperaba, no tenía nada que ver con las hazañas aéreas o las travesías del desierto. ¿Es que no había en París más rastro que el de aviones de guerra, sellos de correo y ministros de Aeronáutica?, me pregunté clamando al cielo. Y entonces, justo sobre mi cabeza, vi el nombre del café en el que me había refugiado: La Closerie des Lilas.

En aquel mismo bulevar, hacia el oeste, debía de estar La Coupole, pensé. Y en el mismo distrito estarían también la Rotonde, el Lipp, el antiguo Dingo Bar. Estaba en el corazón de lo que en la misma época de la Misión Roig fue el punto de encuentro de la vida artística parisina. En el mismo café en el que estaba sentada se reunían todos los martes poetas, pintores y novelistas para discutir sus ideas. Por allí habían pasado los grandes: Verlaine, Rimbaud, Picasso, Hemingway, Sartre, Gide, Beckett, Wilde, Pound… Había sido allí donde en 1922, André Breton y Tristan Tzara se tiraron los platos a la cabeza rompiendo en mil pedazos el movimiento dadaísta, mientras los demás hacían corro bebiendo y animando a uno u otro como si se tratara de una pelea de púgiles en un ring. Sentí mi pulso de nuevo. ¡Gracias al cielo por los artistas!

Y entonces se oyó un trueno y empezó a llover.

Llovía como si se hubiera abierto el mundo. Llovía como si fuera la primera vez que la lluvia mojara la tierra, y las personas no supieran que aquel líquido que emanaba de los cielos no iba a provocarles otro daño que empaparles el cabello. Todos buscaban cubrirse la cabeza bajo toldos, sombrillas o periódicos como si su vida dependiera de encontrar ese pobre refugio. Algunos se resignaban al chaparrón, otros resbalaban miserablemente, y había quien de repente se paraba a mirar esa locura de gritos, carreras y bocinas y se reía como si hubiera

comprendido algo. Yo era una de ellas: acababa de darme cuenta de que la Misión Roig había sucedido al mismo tiempo que la revolución del espíritu en las calles de París. Hasta entonces no los había relacionado, como si fueran acontecimientos de distintas galaxias y no pudieran coexistir. Pero lo cierto era que mientras los hombres de La Línea se abrían camino hacia el horizonte, otros se abrían camino hacia las profundidades. En el periodo de silencio que envolvía a Roig habían sucedido algunas de las cosas más extraordinarias. En 1924, se publicó en París el *Manifiesto surrealista* de Breton.

Sé algunas frases de memoria:

> Creo en la resolución futura de estos dos estados, en apariencia contradictorios, que son el sueño y la realidad, en una suerte de realidad absoluta, de surrealidad, si puede llamarse así.

> Mata, vuela más rápido, ama tanto como te plazca. Y si mueres, ¿no estás seguro de despertarte entre los muertos? Déjate llevar.

> El que ve lejos tiene la mirada clara, su rostro se ilumina, su frente se despeja.

Dejó de llover. Bajo esa nueva luz, todo era diferente. Las Líneas Aéreas Latécoère, que yo había asociado a la intrepidez y al progreso, me parecieron entonces fuera de lugar. El hombre moderno había nacido en aquellas terrazas de París, no en Toulouse ni en Casablanca. De repente mi carroza se había convertido en una gran calabaza. Y a medida que me adentraba más y más en lo que había sucedido durante esos años, la bola seguía agrandándose.

Las hemerotecas francesas guardan celosamente los diarios de esos días, así que decidí darme un pequeño baño de realidad para situar mejor la historia en su tiempo. Por primera vez, me preocupaba el significado real de todo aquello. Leí que el año anterior a la Misión Roig, el Gobierno francés había organizado en Marsella una gran exposición colonial, una especie de feria de muestras de lo que podía encontrarse en las posesiones francesas de todo el mundo. Los periódicos de la época le daban una gran cobertura. Lo que describían esos artículos me pareció más bien un gran zoológico humano, un mundo a escala, falso como sus paredes de cartón piedra: quince hectáreas, cincuenta palacios, tres millones de visitantes y miles de indígenas de las colonias llevados hasta ahí a la fuerza para posar para los ciudadanos de la metrópoli en enormes dioramas, como bestias enjauladas. Los surrealistas y otros grupos de la vanguardia

organizaron una campaña de boicot, pero su protesta fue insignificante ante la aplastante maquinaria estatal, que no hizo si no crecer. En 1931 se celebró en París la Exposición Colonial Internacional, la mayor que había tenido lugar hasta entonces, con un éxito sin precedentes: treinta y cuatro millones de visitantes en seis meses. Y el comisario general de la exposición no había sido otro que el ilustre mariscal Hubert Lyautey, residente general en Marruecos, el mismo a cuya esposa Latécoère había regalado un ramito de violetas frescas de Toulouse.

En los periódicos vi las fotografías en primera página del mariscal inaugurando la exposición bajo la puerta de Picpus, una entrada de cien metros de largo por ciento cincuenta de ancho formada por cuatro fuentes con surtidores que llegaban a los quince metros de altura. La coronaba una torre de treinta y cinco metros armada con proyectores de luz de doscientos kilovatios que por la noche alumbraban la exposición y se veían desde todos los rincones de París. En total, las avenidas y calles de la exposición sumaban unos quince kilómetros. Pero no era obligatorio recorrerlos a pie; un pequeño tren daba la vuelta al recinto, y había también carros, bicicletas, barcos, y hasta elefantes, camellos y cebras. El templo camboyano de Angkor Vat fue reproducido a tamaño real. Los habitantes autóctonos de las colonias empalidecían posando frente a las cámaras fotográficas de los franceses, y el ministro de las Colonias aseguró que era natural que los pueblos que habían llegado a un nivel superior de evolución se volcasen sobre los que se encontraban a un nivel inferior para elevarlos consigo. Lo dijo con estas mismas palabras. Treinta y cuatro millones de personas estaban de acuerdo con él. Personas que acudían allí simplemente para pasar el domingo y que relacionaban las colonias con el exotismo, la aventura y una forma placentera y algo edulcorada de vivir la vida.

No podía culparles del todo. De hecho, aquel descubrimiento me retrataba. También yo me había dejado seducir por el aroma del Marruecos de los años veinte, de los aviones y del desierto, sin pensar en nada más. Me había dejado llevar por una idea, por un decorado detrás del que se escondía una realidad mucho más truculenta: la de la turbia historia entre Europa y África.

Desde que los navegantes portugueses la bordearon en el siglo XV, África fue fuente de innumerables leyendas asociadas con el oro, las caravanas de sal y los esclavos, y también con toda clase de tribus bárbaras y fieras salvajes. En esos primeros tiempos, los europeos conocían muy poco del continente más allá de sus costas. La franja mediterránea había sido colonizada por diversos pueblos desde la época clásica, pero el país del oro sólo era accesible desde las cuencas fluviales del Nilo, el Níger o el Senegal, que se exploraban sobre todo

con fines comerciales. La primera factoría comercial francesa se estableció en Saint Louis de Senegal en 1626. Poco después, la cercana isla de Arguin, en la desembocadura del río, se convirtió en uno de los mayores centros negreros del continente. La Compañía del Senegal controlaba todo el tráfico de las costas comprendidas entre Cabo Blanco y Sierra Leona. Se comerciaba principalmente con esclavos negros, capturados en el interior, que eran transportados al otro lado del océano, donde se les obligaba a trabajar en las nuevas plantaciones de las colonias americanas.

Los cartógrafos europeos fueron completando, poco a poco, el mapa del gran continente, con una excepción: entre el civilizado Mediterráneo y el África negra se abría un inmenso espacio en blanco, tan grande como toda Europa, en el que ningún europeo se había adentrado jamás: el Sáhara. Su espacio en los atlas estaba ocupado por hermosos dibujos de camellos y sultanes, el espacio de la fantasía.

Los tiempos míticos de los primeros exploradores pronto quedaron atrás y dejaron paso a la contundente colonización militar. En 1885, las potencias europeas se lanzaron sobre África tras repartírsela literalmente con tiralíneas en la Conferencia de Berlín. Los ingleses trataban de adueñarse del continente desde el norte, a través del curso del Nilo, hasta su extremo sur. Y Francia, desde la costa occidental senegalesa hacia la oriental. Las dos aspas de una inmensa cruz cristiana. El África Occidental Francesa se creó oficialmente en 1895. En el norte, Francia dominaba Argelia desde 1830. En 1881 declaró el Protectorado sobre Túnez y en 1912 lo hizo sobre Marruecos, aunque su dominio *de facto* sobre el sultanato se remontaba a mucho antes. Fue también entonces cuando se oficializó el Protectorado español en Marruecos: dos enclaves simbólicos en la costa sahariana y, en el norte, el territorio indómito del Rif, donde tendría lugar la cruenta guerra contra Abd-el-Krim.

Me pregunté por qué no me había dado cuenta de todo esto hasta entonces, en aquel momento en que una tormenta acababa de revolucionar la terraza de La Closerie des Lilas, trayendo consigo el recuerdo de los surrealistas, que no temieron levantar el telón que escondía la realidad. A medida que pronunciaba aquellos nombres —Sáhara, Rif, Abd-el-Krim— su música volvía a envolverme como la melodía de un encantador de serpientes… Una música que cautivó a toda Europa y que tiene algo que nos sigue cautivando ahora, aunque nos lleve a veces al borde del abismo.

En su lucha por el dominio de África, los países europeos —principalmente Francia, Gran Bretaña y Alemania— emprendieron una carrera que durante el siglo XIX les llevó en varias ocasiones al borde de la guerra. Los acuerdos de 1885 fueron un intento de encauzar la situación, pero sólo había que rascar un poco en la

superficie para dejar al descubierto rencillas y suspicacias respecto a un reparto del continente africano en el que Alemania, sobre todo, pero también España se sentían menoscabadas. Las afinidades y aversiones que aflorarían en la guerra de 1914 estaban ya definidas. A eso se debían también las dificultades de Latécoère para conseguir los permisos del Gobierno español. La guerra en Europa había sido en realidad una guerra por África, y su fin dio a los europeos luz verde para reemprender su conquista. Entre 1920 y 1930, el pleno apogeo de Latécoère y su empresa, lo fue también del colonialismo.

El mapa del mundo se llenó de chinchetas con las banderitas de las potencias, que se extendían por todo el globo como una plaga de termitas. El Imperio Británico era ciento diez veces mayor que Gran Bretaña; el francés, veintiuna veces mayor que Francia; el belga, setenta y siete… Uno de los pocos lugares todavía vírgenes, una de las pocas zonas libres de esas molestas chinchetas, siguió siendo la zona occidental del Sáhara, en teoría bajo dominio español pero, en la práctica, todavía salvaje e inexplorada. La zona insumisa, la llamaban. Y era justo por ahí por donde Roig iba a abrir una nueva ruta para que pasaran los aviones de Latécoère en nombre del progreso y la civilización.

Me resultaba imposible seguir creyendo que la historia de La Línea tuviera que ver sólo con aviadores y aventureros. Tenía que ver también con las colonias. Y pensé que Roig, capitán del Ejército francés, debía de estar totalmente imbuido de la mentalidad colonial. La patria. La conquista. *La grandeur*. Quizá Pallarés tenía razón cuando me dijo en El Prat que Roig no había sido más que un simple burócrata, un militar en excedencia que se había encargado de facilitar el papeleo al mariscal Lyautey en el Protectorado. Quizás había desaparecido de la memoria de la épica aérea precisamente por eso, porque no cabía en su espíritu ni una pizca del heroísmo que salvaba a algunos hombres del olvido por encima de su ideología.

De golpe todo mi mundo se vino abajo. Sentí náuseas. No sabía si iba a poder recuperarme de aquello.

—No puedes abandonar ahora —me dijo la comandante Regouine.

Había acudido en mi rescate, y en aquel momento estábamos sentadas en la terraza del último piso del Centre Pompidou, donde ella había reservado una mesa a la luz de las velas. Un castillo de fuegos artificiales estallaba en los Champs de Mars, pero preferí no mirar; si había algo en lo que ya no confiaba era en los fuegos de artificio.

—No tiene sentido. Me he obsesionado con un carcamal…

—¿Y qué esperabas, un héroe?

No se lo dije pero sí, con toda franqueza, yo buscaba un héroe.

Alguien indestructible, sin fisuras. ¿Acaso había alguien que no buscara eso? Eso era lo que habíamos querido todos, desde la infancia. Y si estaba con ella, algo tendría que ver que fuera precisamente una comandante en una historia de capitanes.

—Además, ¿qué sabes en realidad de tu capitán? —insistió—. No tienes ni un solo testimonio fiable de lo que le sucedió. Te lo crees todo. Hasta ahora profesabas fe en La Línea, hoy ya sólo confías en el manifiesto surrealista… El mundo no es blanco o negro.

Qué tontería, pensé. Simplemente había abierto los ojos, y había cosas que eran de una manera evidente e indiscutible. Y no me gustaba nada el gris.

—Vamos a ver —siguió ella, horadando mi resistencia—, ¿por qué crees que te fijaste en Roig?

—Por un apellido, una misión y un desierto —dije, aunque en realidad no lo sabía muy bien.

—Pues no sé qué haces aquí. En Toulouse, en París… Todo esto está muy lejos del terreno de juego de tu capitán. Me parece que vas justo en dirección contraria.

En esto tenía razón. Había que reconocer que la comandante era dura, por eso me gustaba más que las demás. Sin sospechar lo que se me pasaba por la cabeza mientras la miraba, la comandante siguió dándome argumentos por los cuales seguir mi búsqueda. Para avivar de nuevo mi espíritu me recordó la historia de las aviadoras que, según ella, «salvaron la cara» a Latécoère. Mencionó a la agrupación Stella, a su presidenta, la marquesa de Noailles, y al Aéroclub de France. Con todo, yo no veía qué relación tenían ellas con la Misión Roig, y seguí con mi cara de «me importa un bledo todo lo que me cuentas, estoy deprimida».

—¿De verdad quieres resolver esta historia? —la comandante se impacientó—. Porque me parece que en realidad lo que te gusta es dar vueltas y más vueltas sin llegar a ningún sitio.

Diana.

—Mira, si te has metido en esto por algo será. Y si lo dejas a medias nunca lo sabrás.

Seguí callada, mirando al horizonte como si ella no existiera.

—Pensaba que estabas hecha de otra madera. Pensaba que eras de las nuestras, de la estirpe de las aviadoras.

Respiré hondo, antes de responder:

—Hace poco más de veinticuatro horas que nos conocemos, así que no exageres. Y tampoco es que hayamos dedicado demasiado tiempo a pensar…

La comandante se levantó de su silla.

—¿Sabes qué? Tiempo es justo lo que no quiero perder.

Iba a marcharse.

—Si algún día te aclaras, llámame.

Y se fue de verdad.

Cuando me quedé sola en aquella preciosa mesa del centro de París, el nudo que hacía rato sentía en medio del pecho se desató y se convirtió en furia. Lo normal habría sido una llorera, pero no era capaz. Hacía tiempo que no lo conseguía. En cambio, y quizá por eso, me había convertido en una experta espantando compañías. Di un puñetazo sobre la mesa, y las luces de la torre Eiffel, en aquel momento, se apagaron.

—¡Maldito Roig! —grité, y todo el restaurante se volvió para mirarme.

No me importaba en absoluto. Aquella gente desconocida, aquel lugar extraño, no tenían ningún significado para mí. En medio de semejante vacío, el único nombre que pronuncié, mi llamada de socorro al infinito, había sido para Roig, como si él pudiera escucharme. Él era el único hilo que me sujetaba. Sin Roig, estaba completamente sola.

Maldito…

Y al pensarlo sentí un repentino ataque de valor. Aquella había sido mi frase, una de aquellas frases que consiguen ponernos en marcha: «Maldito Roig».

Me sentí como si acabara de tomar una bocanada de oxígeno después de estar largo rato sumergida bajo el agua. Necesitaba decir aquella frase prohibida, pero quizá no era a Roig a quien quería dedicársela. A fin de cuentas, a él nunca lo había conocido. Había algo en aquella historia que me conmovía mas allá de los hechos. Una mano invisible me tenía sujeta al capitán, y no podía soltarla. Había llegado el momento de prestarle la atención que se merecía. La comandante lo había comprendido antes que yo: estaba dando vueltas sin avanzar. Lo más lógico habría sido empezar por el principio de la misión, pero lo había estado esquivando. No debía caer en esa trampa otra vez. Si quería librarme de esta obsesión, saber por qué me tenía atrapada, debía seguir hacia delante.

Iba a emprender, ahora con los ojos bien abiertos, la ruta del sur.

7

CASABLANCA

Veinticuatro horas en Casablanca. Era el tiempo que me había dado para encontrar algún rastro del capitán y salir de allí antes de quedar enredada en la telaraña de leyendas de la ciudad. Porque Casablanca es mito puro. Cualquiera que oiga este nombre pensará, primero, en Bogart, y luego en Sam sentado al piano en el Rick's Café. Casablanca, ciudad de cambios de sexo clandestinos, de salvoconductos falsos, de contrabando de todo lo que se pueda imaginar. Casablanca, corazón de La Línea en Marruecos, burdel de los pilotos, hogar de acogida del capitán Roig desde enero de 1921.

Por el libro de Beppo de Massimi que había tomado prestado del Musée de La Poste, supe que cuando el capitán llegó a la ciudad para ocupar su nuevo puesto en la compañía Latécoère, lo primero que hizo fue pedir audiencia con el mariscal Lyautey. «Bienvenido, capitán Roig. Me siento feliz de poder estrecharle la mano, no es fácil encontrar a menudo a alguien vivo en su línea…», parece que le dijo Lyautey. En efecto, La Línea no estaba pasando por un buen momento. En los últimos tiempos, los pilotos habían sufrido graves accidentes en la zona española. Cinco habían muerto. Dos semanas antes del encuentro del capitán con Lyautey, los periódicos habían dado la noticia de una nueva tragedia: el piloto Mérel y su mecánico habían perdido la vida al estrellar su Breguet a veinte kilómetros de Tánger. Precisamente el avión que transportaba una carta urgente de la hermana del mariscal desde París. Lyautey había dado orden de que no le mandasen su correo por avión, y había prohibido a sus jefes de servicio usar los aviones para hacer desplazamientos de un lado a otro del Protectorado. Roig trató de salvaguardar el honor de La Línea, argumentando que, a pesar de algunos incidentes desafortunados, el correo marchaba bien. «¿Bien? Por Dios, no hay un solo vuelo que llegue a tiempo. No sé qué les pasa, hijo, si se toman esto a broma o si sus pilotos van borrachos todo el día, cosa que no me extrañaría por algunas cosas que he oído por ahí…».

Roig no podía saber a qué se refería. Claro que el capitán acababa

de llegar a Casablanca…

Y yo también.

Eran las siete de la tarde, y en esa época del año anochece pronto. Aun así, no hacía frío; soplaba un viento muy cálido, como de mediodía o de principio de verano. Las primeras farolas se encendieron, junto con los rótulos luminosos de los cafés y los cines, los restaurantes, las discotecas, los complejos hoteleros y los clubes de playa que invadían La Corniche. Por el frente marítimo paseaban los jóvenes más modernos de la ciudad. Ellas, vestidas como pequeñas madonas. Ellos, como futbolistas mediáticos. No era aquella la imagen que yo tenía en la cabeza.

—Lléveme al número 9 de la rue de l'Horloge —dije impulsivamente al joven conductor del Petit Taxi, con la música puesta a toda máquina.

—¿Horloge? ¿Está segura? —me gritó para que le oyera.

—¡Horloge, Horloge!— repetí en voz más alta, pensando que era la música lo que no le permitía entenderme.

—Es la primera vez que lo oigo.

—Búsquelo en la guía.

—Le digo que se equivoca…

—¡Haga el favor de buscarlo en la guía!

Era cierto; la rue de l'Horloge, sede de las antiguas oficinas de La Línea en Casablanca, no existía. Al menos no con ese nombre. Como en todas las ciudades marroquíes, las calles, avenidas y bulevares de Casablanca se llamaban indefectiblemente Mohammed V o Hassan II. Algunas comenzaban a llamarse ya Mohammed VI.

—Bueno, ¿adónde vamos? ¿Tiene algún hotel o qué? —insistió el conductor—. Un hotel que exista, si puede ser…

La verdad es que podía haber elegido cualquier hotel moderno como el Hyatt, el Meridien, el Sheraton o el ultramoderno Kenzi Tower. Por contra, había escogido el Transatlantique, sólo porque en el folleto decía que había sido inaugurado en 1922. Allí había dormido una vez Édith Piaf…

El Petit Taxi, después de dar unas cuantas vueltas, me dejó frente a un viejo edificio art decó, con la puerta de entrada enmarcada por una gran balconada, con tres ventanas de estilo morisco, dos grandes faroles a cada lado y una estrecha alfombra roja en la escalinata. Desde fuera, prometía. Una vez dentro, apabullaba. Dominando la recepción había un enorme león de acero, y detrás del animal, como si lo guardara, la figura de un esbelto muchacho negro, cubierto por un taparrabos de hojas de acanto doradas. Tenía una mano graciosamente apoyada en la cintura y sostenía con su otro brazo alzado una antorcha de cristal. No había un centímetro de pared desnuda. Estaba

lleno de fotografías de huéspedes que un día debieron de ser ilustres, relojes que no funcionaban, tapices descoloridos, y una colección de carteles de la antigua Compagnie Transatlantique, la naviera que hacía la ruta entre Marsella, Argel, Orán, Tánger y Casablanca. Eran vapores de casco deslumbrante, chimeneas negras y elegantes pasajeros en la cubierta, que decían adiós agitando pañuelos al aire. Otros objetos rememoraban allí aquel pasado: una radio tan grande como una mesa camilla, una centralita telefónica con clavijas como arpones y un casillero donde cada huésped había recibido sus cartas, quién sabe si traídas de Francia en avión.

—¿Busca algo?

Quien me hablaba era un hombre que a primera vista me pareció un loco disfrazado. Luego caí en la cuenta de que era el botones. Se trataba de un tipo grueso, con aspecto de gorila, vestido con un atuendo de estilo más bien árabe. Aunque no llevaba turbante ni fez, sino un pañuelo negro, no más grande que una servilleta, enroscado a la cabeza y una camisa de purpurina brillante. La verdad es que no sabía de qué iba vestido, pero sí que, más que para dar la bienvenida a los clientes, parecía estar ahí para ahuyentarlos. Tenía el ceño fruncido. Y no sonreía ni por casualidad.

Antes de subir mi maletín a la habitación, dimos un fugaz tour por el comedor, la sala de estar, un piano bar con sólo tres botellas en el bar y ni una partitura en el piano, y una terraza al fresco, presidida por una altísima pero endeble palmera.

—¿Y esa escalerita de ahí? —le pregunté al ver una puerta que descendía hacia no se sabía dónde.

El gorila dudó un segundo antes de contestar.

—Eso es el night-club.

—Oh.

No tuve tiempo de preguntar nada más. El mameluco se dio la vuelta y se llevó mi maletín directamente al ascensor, un extraño artilugio largo y estrecho, recubierto de espejos y latón que me temí que funcionara a manivela, pero no. Subió hasta el segundo piso, y allí, más carteles de la Compagnie Transatlantique, estatuas y moquetas hasta llegar a la habitación 202, de la que sólo puedo describir su olor insoportable a moho y sudor. Daban ganas de salir a la calle corriendo, pero el mito de Casablanca me infundía demasiado respeto como para atreverme; podría ser engullida de nuevo por la gran nebulosa y desviarme de mi ruta hacia la realidad. Debía seguir concentrándome en la historia del capitán a su llegada a Casablanca.

Beppo de Massimi había recogido en su libro aquella primera conversación entre Roig y Lyautey a la que me he referido antes, pero dejó sin explicar a qué se refería el mariscal cuando había aludido al

estado de los pilotos.

Yo tenía una ligera sospecha. En su novela *Viento de arena*, Joseph Kessel se explaya en la descripción de las juergas de los aviadores de La Línea. La noche antes de emprender su viaje de Casablanca a Dakar, salió a divertirse con algunos de los chicos a un cabaret llamado Le Petit Riche, en el que, por lo que dice, había una estrecha relación entre aviadores y prostitutas. Claro que Kessel lo tiñe todo de una especie de poesía prostibularia que oculta cualquier atisbo de crueldad o explotación. Es decir, de realidad:

> He sido testigo en todos los lugares del mundo de cómo la auténtica gallardía y audacia juvenil suelen despertar lo mejor en el ser más escéptico o depravado. Y durante aquella velada, como en tantas otras noches de alocadas correrías en otras latitudes, vi a esas mismas mujeres, a las que se suele tachar de perdidas, emocionarse y resplandecer de belleza por unos instantes por efecto de ese mismo encanto. Con sus rostros fatigados avejentados por una fiesta ininterrumpida, sin alegrías, con sus cuerpos permanentemente inquietos, al acecho, ofreciéndose al primero que se mostrara dispuesto a pagar por ellos, con sus almas en constante duermevela, débiles en la alegría como en la iracundia… en pocas palabras, toda esa miseria moral y física que marca indefectiblemente a la más hermosa y joven de estas reinas de la noche resultaba aún más palpable en aquellas a las que, por azares del destino, la vida había llevado lejos de Francia, pues el desarraigo, la nostalgia de la ciudad y del barrio donde habían nacido, y la agobiante avidez que las rodeaba imprimían a sus bocas y a sus ojos la tristeza de un animal apaleado, un lastimoso lirismo. Y los únicos instantes en los que, a lo largo de la noche, vi relajárseles el rostro e iluminárseles los ojos fue cuando se acercaron para hablar, beber y bailar con los chicos de la Aéropostale. ¡Qué extraño y fraternal vínculo existe entre el aventurero, en el sentido más noble del término, y la aventurera, en su expresión más degradada!

Kessel no se cansó de destacar la nobleza, la pureza y la viril simplicidad de los aviadores… Y, sin embargo, dedicó muy poco espacio al capitán Roig. Una sola frase entre paréntesis dentro de un breve párrafo, llano y directo, sin un adorno, sin una pincelada de la mistificación que emplea para las noches de cabaret.

Bajé a la recepción. Al otro lado del salón, en una esquina del piano bar, vi de nuevo la escalerita que descendía hasta el night-club. Me acerqué con precaución. Primero, me senté a una mesita del piano bar, en el que, aparte del camarero, sólo había una pareja tomando

una bebida de un intenso color verde. Pedí una ginebra. Mientras tomaba mi copa, observé un extraño tráfico de hombres que llegaban a la entrada del hotel y, conducidos por el terrible mameluco, eran guiados diligentemente hacia el piso inferior. Todos llevaban traje y corbata. Y bigote. Cuando regresaba del submundo, el cancerbero me miraba de reojo y se alejaba de nuevo hacia la recepción. Es ahora o nunca, pensé cuando él estuvo de espaldas. Y me lancé escaleras abajo.

Mientras bajaba escalón a escalón hacia el night-club, me iba diciendo que no debía hacerme ilusiones. Que ahí no iba a estar Édith Piaf, ni ninguna diva de las de antes. Tampoco iban a estar ahí los pilotos de La Línea, ni ningún periodista como Kessel, que se emborrachaba con ellos y luego les acompañaba a buscar chicas de pago. No habría ninguna orquesta de jazz, ni nadie entraría a caballo para espolear el ánimo de todos. Y a pesar de este proceso de mentalización, cuando llegué todo era mucho peor aún de lo que había imaginado. El olor de aquel antro era el mismo que el de mi habitación, pero mucho más intenso. De hecho, estaba segura de que el olor procedía de allí e irradiaba hacia todo el hotel. Algunas bombillas rojas colgaban del techo y alumbraban a medias los rostros de los hombres, sentados alrededor de mesitas bajas, en completo silencio, con la espalda recostada en los almohadones y las piernas bien abiertas. A algunos, entre el pantalón demasiado corto y los calcetines demasiado holgados, se les veía parte de la pantorrilla. Competían en densidad de vello. Todos miraban fijamente al escenario, donde, a fin de cuentas, sí había una orquesta tocando. Tres músicos raquíticos se afanaban por seguir el ritmo de una odalisca, a la que si sonreía demasiado se le veían dos huecos en la dentadura; el ombligo se desvelaba cuando levantaba los brazos por encima de la cabeza y, con ellos, se desplazaba parte de la barriga.

Me apresuré al rincón más apartado de la barra, y en el camino recogí algunas miradas de los caballeros peludos, a quienes, afortunadamente, les resultaban mucho más atractivas las bailarinas con grandes caderas adornadas con lentejuelas. Pedí una cerveza (por pedir algo que estuviera embotellado) y enseguida se olvidaron de mí. Los clientes aplaudieron la actuación de la vedette y la invitaron a tomar una copa con ellos. Pronto otras dos mujeres salieron de detrás del escenario y se repartieron por las pocas mesas del local. Los hombres seguían despatarrados frente a las damas, y se reían de forma estruendosa. Creí oír también algún eructo. Uno de ellos se acercó al oído de la bailarina, ella le respondió en susurros, el otro insistió. Estaban regateando. A los cinco minutos se levantaron y caminaron hacia una puerta que yo no había visto. Era un ascensor. No era el mismo ascensor que usábamos los demás huéspedes. Tenía un único

botón y subía directamente a la tercera planta.

En eso se había convertido el Transatlantique. Quizá siempre lo habría sido, fuera éste o no el cabaret que elegían los pilotos para pasar sus noches. Mientras me marchaba, en el ascensor clandestino un mono sin escrúpulos exprimía un pecho que no era blanco ni hermoso.

A la mañana siguiente, tenía muchas ganas de marcharme de allí. Quería ver a la luz del día qué quedaba en realidad de La Línea en aquella ciudad de historia tan sobresaltada como el tránsito diurno en sus calles y el nocturno en sus cabarets. Casablanca nació como refugio de piratas y poco a poco se convirtió en un enclave comercial de interés para los europeos. En 1907, como consecuencia de la profanación de un cementerio musulmán, algunos ciudadanos franceses fueron asesinados en la ciudad. Fue la excusa perfecta para que el mariscal Lyautey, entonces afincado en la vecina Argelia, mandara un buque de guerra que a fuerza de cañonazos anuló la disidencia. Fue el primer paso de la colonización oficial. En París, yo había visto algunas fotografías testimoniales de aquel episodio: un marroquí atado a la rueda de un cañón francés, con la cabeza cubierta de miel para que las moscas le sepultaran; un oficial galo posando sonriente con los brazos extendidos, exhibiendo en cada mano la cabeza de un marroquí decapitado.

Cuatro años más tarde, cuando se declaró el Protectorado, Lyautey fue nombrado residente general, y empezó en Casablanca su particular revolución urbanística, junto al arquitecto Henri Prost. De aquella época databan todos los edificios del barrio donde se encontraba el Hotel Transatlantique, la Casablanca decó. En mi paseo en dirección al centro pasé por delante de lugares de ecos magníficos: el Hotel Lincoln, el Colbert, el Kon-tiki, el teatro Rialto, el café Sphinx, el Hotel Guynemer. No era difícil imaginar el circuito que hacían allí los hombres de La Línea, ya que nada había cambiado en aquella parte de la ciudad desde los años veinte y treinta. Lo que había sido un café, seguía siendo un café; lo que había sido un salón de té, seguía siendo un salón de té; los *glaciersseguían* siendo *glaciers*; los night-clubs seguían siendo night-clubs. Lo único que había sucedido era que sobre ellos había pasado el tiempo. Y nadie se había ocupado de reparar sus daños.

¿Quedaría algo del Horloge, guardián de las horas? Viendo ya cómo había crecido Casablanca, añadiendo capas y capas de tiempo sobre sí misma como la concha de un molusco, pensé que la calle que buscaba, la de las oficinas de las antiguas Líneas Aéreas Latécoère en Marruecos, debió de ser bautizada en honor a algún reloj lo suficientemente grande y llamativo como para que le diera su nombre.

Era posible que siguiera existiendo, camuflado bajo un nuevo disfraz. Las oficinas de Latécoère sólo podían estar en un centro neurálgico, comercial y bien comunicado. Y, por supuesto, en línea directa con la Grande Poste.

La Poste es un edificio que recuerda a un palacete árabe, pasado por el filtro de un arquitecto francés. En la entrada me fijé en tres buzones abiertos en el azulejo: Étranger-Maroc-Casablanca. Junto a ellos, un escriba redactaba una carta que una mujer con la cabeza cubierta le dictaba al oído. Dentro había una gran cúpula de madera artesonada, pura filigrana que se iba tejiendo hasta el centro, de donde pendía una espectacular lámpara marroquí de celosía y hierro forjado. Di la vuelta a la gran sala circular, en la que la gente esperaba a que el marcador electrónico señalase su turno. Al otro lado de la sala, medio camuflada por una escalera, una placa de mármol con letras doradas conmemoraba la inauguración de La Poste:

Cet edifice construit en 1918
A eté inauguré le 13 juin 1919
Par le general de division LYAUTEY
Commisaire resident general
M. J. WALTER
Étant directeur de l'office des PTT

Exacto, había sido inaugurado el mismo año en que La Línea llegó a Casablanca. El capitán sin duda debió de pasearse mil veces por aquella sala, acariciar los mostradores de mármol, charlar con Walter, el director del servicio de correos y telégrafos. Los aviones y el correo, inseparables como la tierra y el cielo, causa y efecto de la misma misión.

Estaba muy cerca de algo. El espíritu de La Línea no se había ido de Casablanca, podía sentirlo, pero era como sentir la presencia de un espectro. El *horloge* se convirtió en el símbolo de mi búsqueda contra el tiempo. Toda mi obsesión se había concentrado en aquel objeto, como si fuera la encarnación del capitán Joseph Roig. No podía estar lejos de allí, pero ¿dónde? Si las oficinas se encontraban en línea directa con La Poste, tenía que seguir en esa misma calle, aunque probablemente me había equivocado de sentido. Volví sobre mis pasos tan rápido como pude. Tenía miedo de que todo desapareciera de un momento a otro bajo mis pies, que desapareciera a medida que avanzaba y el vacío me engullera. Buscaba relojes; los compraba a buen precio mientras fueran anteriores a 1921…

Llegué corriendo a la muralla de la vieja medina, atiborrada de gente, y miré hacia lo alto. Junto a la puerta principal, la torre recién

restaurada sostenía un viejo reloj. Dieron las doce. Aquél tenía que ser el *horloge*, centro de la ciudad, referencia indiscutible en el mapa. La torre del reloj acababa de convertirse para mí en el centro del mundo, y me costaba entender por qué la gente pasaba a su lado con indiferencia, sin prestarle atención.

Frente a la torre nacían tres grandes calles, cualquiera de ellas podía ser, me dije. Cualquiera de ellas miraba directamente hacia aquella esfera que marcaba el paso del tiempo, segundo a segundo. Tic. En la esquina de una de las calles se levantaba con poderío el viejo Hotel Excelsior, construido en 1915, y todavía en funcionamiento. Tac. Por encima de su fachada, en los edificios contiguos, rótulos rojos anunciaban las oficinas de Air Maroc, de Air Tunisie, de Air France. Tic. No podía ser otra: su nombre actual, rue Allal ben Abdellah. Su nombre original: rue de l'Horloge. Tac.

Corrí hacia allí.

Aquélla era la calle donde se hicieron los mapas para cruzar el desierto. Aquéllas, las aceras por las que paseaba Roig. Lo imaginé, caminando unos metros por delante de mí, como si me hubiera sumergido en una película muda. Creía oír el sonido del cinematógrafo, mientras un hombre con botas de montar y chaqueta clara avanzaba a pasos sincopados, se detenía frente a un escaparate, intercambiaba un apretón de manos con uno, una inclinación de cabeza con otro. Sonreía con su pequeña sonrisa de dientes blancos, miraba hacia atrás. ¿Se habría dado cuenta de que le estaba siguiendo? ¿Lo sabe, capitán? ¿Me oye desde el otro lado del tiempo?, dije en voz alta, pero el capitán no me contestó. Se había metido en uno de aquellos edificios, en un portal cualquiera, en dirección a las oficinas de La Línea que ya no existían.

Habían estado en el número 9 de la rue de l'Horloge. El capitán alquiló un apartamento para él y su familia en la misma calle. Y empezó a trabajar.

Era una época difícil para La Línea. Accidentes. Retrasos. Poca credibilidad. De Massimi ofrece muchos de esos datos en su libro. Parece que el primer cometido del capitán fue dar la vuelta a aquella situación. Cuando Roig entró por primera vez allí, debió de tener ya una primera idea de cómo funcionaban las cosas. Se trataba de un lugar estrecho y asfixiante, poco más que una habitación, donde reinaba el más absoluto desorden. Imaginó la impresión que ofrecería La Línea a alguien que visitara aquellas oficinas por primera vez, por no hablar de la imposibilidad de celebrar ahí ningún tipo de reunión de negocios. En realidad, en ese cuartucho no cabían más de cuatro personas al mismo tiempo. ¿Dónde estaban los pilotos? Por supuesto, divirtiéndose en Le Petit Riche.

En aquel cabaret podía organizarse a las doce de la noche una

reunión con mayor afluencia que a las diez de la mañana en las oficinas del Horloge. Roig debió de sentarse allí alguna vez con su viejo amigo Louis Delrieu, a quien no veía desde que dos años antes le comunicara que Latécoère lo había fichado para La Línea, donde se había ganado el sobrenombre de Don Luis. Quizás hablaran de ello, o del globista y el zepelín alemán o de aquella aviadora, el antiguo amor que Delrieu no conseguía sacarse de la cabeza. Me gusta pensar que junto a ellos estaba también Victor Hamm, el piloto alsaciano, bajito, de cabeza grande, esforzándose por ganarse a las chicas con la única arma de su simpatía. Quizá fuera en una de aquellas noches cuando, justo antes de que la orquesta empezara a tocar, se oyeron un relincho y un disparo de revólver, y el apuesto Robert Cueille, el tercer piloto del raid, entró montado a caballo, trotó hasta el escenario, tomó a la vedette por la cintura y se la llevó galopando mientras sus compañeros brindaban a su salud con una nueva ronda de champán.

¿Qué debió de pensar Roig? Era fácil contagiarse de la euforia de los pilotos, de sus ganas de beberse el mundo cada noche, de sentir con fuerza el latido de su propio corazón. Esa alegría no se sostendría mucho tiempo por sí sola; si las cosas no cambiaban, los accidentes se sucederían, los chicos morirían, el correo se perdería. El capitán debía poner orden en ese caos o no habría manera de enderezar la fama de La Línea, y eso era lo más importante de su trabajo en aquel momento. Si no se estabilizaban, nunca podrían seguir volando hacia el sur.

En la misma rue de l'Horloge, un par de números más allá de donde se encontraba ese cubículo impracticable, Roig alquiló un local más amplio y elegante para las oficinas. Hizo que lo arreglaran como era debido y organizó un brindis de inauguración al que invitó a la prensa de la ciudad. La prensa debía de ser otra de las grandes bazas de La Línea. Si hasta ese momento los periódicos se limitaban a informar de los accidentes de los aviones, a partir de entonces todos los días aparecería el anuncio de la hora exacta en que cada vuelo había llegado sano y salvo a su destino. Con la ayuda de algunos periodistas, especialmente de un tal Georges Louis, redactor jefe de la *Vigie Marocaine*, fundó un aeroclub presidido por la personalidad local más respetable de Casablanca: el príncipe Murat. También se creó entonces el equipo de rugby Aéroclub Casablancaise, que con sus victorias llevó el nombre de La Línea de una punta a otra del Protectorado. Se trataba de una campaña de imagen en toda regla. En Toulouse, Latécoère puso al frente de la explotación a Didier Daurat, experto piloto que se encargó de poner en vereda a los hombres, y formarlos en una dura disciplina que incluía arrestos, amonestaciones y suspensiones de sueldo si no cumplían los horarios o realizaban algún vuelo demasiado temerario que pusiera en peligro el correo, el

avión o su vida, en este orden. Para ganar algo más de tiempo, a Roig se le ocurrió diseñar un sobre específico para el correo aéreo; un sobre con el borde rojo y la inscripción «*par avion*» que hiciera fácil separarlo rápidamente del resto del correo. Poco a poco, la maquinaria de La Línea empezó a funcionar mejor. Y entonces apareció el rey. Roig hizo volar a un rey, y con él despegó toda una línea aérea.

Alberto I, rey de los belgas, estaba de visita oficial en el Protectorado, después de haber visitado sus colonias en el Congo. El mariscal Lyautey le ofreció una recepción en Casablanca, a la cual el capitán fue invitado, junto con otros representantes de los distintos negocios de la ciudad. El rey enseguida se mostró muy interesado en la línea aérea. Resultó que era un gran admirador de la aviación y al terminar la comida preguntó a Roig si sería posible regresar a Francia en uno de sus aviones. Aquel viaje podía hacerles recuperar de una vez por todas el prestigio ante la opinión pública o perderlo para siempre. Se la jugó. Dos días después, le comunicaron desde Toulouse que el avión había llegado a Montaudran a tiempo y sin percances. Había sido un triunfo. La Línea recuperó su buen nombre y pudo seguir avanzando.

Unos meses después, a finales de 1922, Latécoère mandó un telegrama urgente a las oficinas de la rue de l'Horloge: reclamaba la presencia inmediata de Roig en su despacho de París por un asunto de la mayor importancia. Había llegado el momento. Su vida, y la de todos los hombres de La Línea, estaba a punto de dar un vuelco definitivo.

Cuando abandoné por fin la rue de l'Horloge, es decir, la rue Allal ben Abdellah, me sentí decepcionada. No quedaba ningún rastro del capitán allí ni en otra parte de la ciudad. Ninguna placa con su nombre, ninguna obra con su firma, ninguna calle dedicada, ningún Roig en el listín telefónico, ningún superviviente. Nada.

De quien sí quedaba rastro, como siempre, era de Saint-Exupéry. Incluso las guías turísticas decían que el refugio habitual del piloto cuando estaba en Casablanca había sido Le Petit Poucet, un restaurante cobijado en un oscuro porche de columnas y arcadas. No sabía cómo sería entonces Le Petit Poucet, si conservaría algo de lo que había sido, quizás alguna fotografía en la pared, algún recuerdo del aviador-poeta. Quién sabe si Roig había ido también alguna vez por allí. A medida que me iba acercando, se me pasaron las ganas de entrar. Frente al bar había una ristra de hombres sentados mirando al frente. Parecían idénticos: todos con bigote, cigarrillo y gafas de espejo. Ni las mesas ni las sillas estaban dispuestas para la conversación, sino para observar a los viandantes que, como yo,

circulaban por la acera. No había una sola mujer. Eché un vistazo al interior; un espacio de tres metros cuadrados, con más hombres fumando, alineados junto a la barra. Una luz verde se derramaba sobre las botellas de licores y anís, y rebotaba detrás de la barra, en las cristaleras, sobre el mostrador… Mientras me alejaba despacio, pasé frente a un viejo espejo clavado en la pared del porche, uno de esos espejos con letras impresas que sirven de cartel publicitario:

Le Petit Poucet
Maison fondée en 1920
Cuisine Bourgeoise
Spécialités de la maison
Crevettes Roses
Huitres
Escargots de Bourgogne
Ses Poissons
Ses Grillades

Y debajo, el dibujo de un simpático caracol.

Me vi de refilón en el espejo: mujer europea, treinta y tantos, vestida de negro, demacrada. No había comido nada desde hacía dos días. Y, a fin de cuentas, Le Petit Poucet era un restaurante. Contiguo al bar vi un saloncito que me había pasado desapercibido, con media docena de mesas bien puestas, un espacio más agradable y desde luego menos sospechoso que el bar, aunque también iluminado por la insoportable luz verde. Qué más me daba, a esas alturas, dejarme arrastrar por la sordidez. Después de la experiencia en el night-club del hotel, estaba preparada para todo. En una pequeña vitrina que daba a la calle, se exponía lo que desde lejos parecía la carta. Al acercarme, me di cuenta de que se trataba de un pequeño museo hecho con dos servilletas de papel amarillentas sujetadas al corcho con chinchetas. Eran dibujos de Saint-Exupéry. Un tímido rótulo escrito a bolígrafo anunciaba que Saint-Ex solía sentarse en aquellas mesas, y que dibujaba pequeños príncipes en el reverso de las servilletas de papel. Una mosca acababa de quemarse en la bombilla que iluminaba los dibujos.

Desde el interior del saloncito, sentado a una de las seis mesas, un anciano que sostenía una larga boquilla negra me sonrió y me invitó a entrar con un leve gesto de la mano.

—Usted viene por Saint-Exupéry, ¿no es cierto?

—En realidad busco a un viejo capitán.

—Yo soy perfectamente viejo —me dijo—, pero no soy su capitán.

Tenía la piel de un verde aceitunado, con una pincelada azul en los

párpados y en los labios, y el cabello largo y deshilachado, de un blanco deslumbrante. Delgado como un hilo de humo, no parecía que en su interior pudiera circular ni una gota de sangre. Y a pesar de ello, su cara alargada como una media luna conservaba aún alguna sensualidad. Podría haber sido árabe, pero era francés, me dijo.

—Francés de Saint Louis de Senegal.

Hablaba acompañando sus palabras con la cadencia de las volutas del humo. Cuando se acercaba la boquilla a los labios, sus manos temblaban como una mariposa que se hubiera acercado demasiado a la luz. Las uñas recordaban al marfil oscuro, y eran grandes. No largas; grandes. Nacían de muy adentro de la falange, como los espolones de un gallo.

—¿Ha comido? ¿No? Le aconsejo los caracoles de mar.

El camarero acababa de traerle un platito con una docena de ellos, junto con un palillero de plástico, un recipiente con aliño y una copita de vino.

—Sauternes —me dijo el anciano—, es una pena, nadie lo toma con los caracoles de mar, es una vieja costumbre de mi familia, la única que conservo; la uva dulce y el mar salado.

Se estaba peleando con el envoltorio de plástico de uno de los palillos. Los dedos ya no articulaban bien y el papel resbalaba. Finalmente, lo consiguió. Después tomó un caracol y trató de ensartarlo, como si fuera a enhebrar una aguja. Le costó, pero una vez dentro su muñeca inició un movimiento rápido y preciso, elegante, que extrajo al animal de su concha y lo llevó a su boca sin que nada se viera por el camino, ni carne ni lengua ni líquido. Entonces tomó un sorbito de Sauternes, y masticó despacio, intentando que el rastro de la uva y la sal impregnasen cada rincón de su paladar. Al terminar, tomó de nuevo la boquilla y prendió el cigarrillo.

—¿Quién es usted? —le pregunté.

—Eso no importa. La pregunta aquí es quién es su capitán. ¿Está usted casada?

No sé qué cara puse, pero el hombre no necesitó que le explicara nada más.

—Ah, ya veo, usted quiere ser como ellos.

—¿Cómo quién?

—Como los pilotos, como su capitán. No quiere usted amarlos, prefiere idealizarlos. ¿Tiene usted padre?

—Murió.

—Entiendo.

El anciano apagó el cigarrillo de su boquilla y se dispuso a comer otro caracol. Repitió los mismos movimientos. Bebió Sauternes. Masticó. Encendió otro cigarrillo. Expulsó el humo en volutas.

—¿Y qué hizo su capitán?

—Abrió el tramo de Casablanca a Dakar para las Lignes Aériennes Latécoère, ¿sabe de qué le estoy hablando?

—Me ofende, mademoiselle… Yo nací en la Mauritania francesa, en Saint Louis de Senegal. Conozco muy bien todas estas compañías, pero no pretenderá que conozca también a su capitán —dijo rumiando aún en algún rincón de su boca—. ¿O sí?

Miré al hombre con más atención. Llevaba anudado al cuello un pañuelo amarillo en forma de corbata sobre el cual sobresalía una nuez esperpéntica. Una chaqueta azul marino, que le venía un poco grande, pero que debía de haber sido elegante en otros tiempos. El capitán Roig tendría ahora unos ciento veinte años. ¿Y él?

—Yo era un niño en los tiempos de La Línea, pero conozco la historia de cerca. Aquí todo el mundo dice que la conoce, aunque no han oído hablar más que de Saint-Exupéry, y eso porque aún les reporta algún dinero de algún turista que se deja caer por aquí de vez en cuando, o de algún loco como usted.

—Yo simplemente estoy escribiendo un artículo sobre…

—No se excuse, por favor —me cortó él—, ni se ofenda. Para mí la locura es una virtud. Sólo los locos se atreven a cambiar el mundo. Háble me más de su capitán.

Mientras se disponía a escucharme, ensartó con un nuevo palillo otro caracol.

—Fue director de La Línea en Marruecos, tenían oficinas aquí, en la rue de l'Horloge.

—La actual Allal ben Abdellah… ¿La ha encontrado?

Más bien me había perdido en ella, pensé. En cualquier caso, aquel hombre sabía de lo que estaba hablando.

—El capitán fue el encargado de abrir el tramo de Casablanca a Dakar en 1923, pero luego desapareció —le dije.

—¿Murió también? —me preguntó con un brillo en los ojos que no comprendí.

—No sé nada de lo que le sucedió después de abrir este tramo de La Línea. Fueron otros los que inauguraron el vuelo. Desapareció de la noche a la mañana.

—Nadie se va sin dejar rastro. No tiene más que fijarse en esta ciudad, en este barrio. Hay rastros en todas las esquinas.

—No de Roig.

El anciano se quedó callado un segundo y me miró a los ojos con intensidad. Tomó un trago de Sauternes, esta vez sin caracol de mar.

—Capitán Joseph Roig, condecorado con la Cruz de Honor del rey Leopoldo por hacer volar en uno de sus aviones a Alberto I, rey de los belgas.

Lo había dicho como si nada, como si recitara un viejo verso aprendido de memoria. Le miré con asombro.

—Yo también tuve una hija, pero me abandonó. Se fue a América, a una remota isla en el estado de Maine…

—¿Cómo sabe lo del capitán? ¿Lo conoció? —le interrumpí.

—Mi padre era un alto funcionario de la Administración francesa en Mauritania. Todos los asuntos del África Occidental Francesa se despachaban allí, en nuestra casa. Todo el papeleo, todo el tráfico de mercancías, impuestos, aduanas, censos, condecoraciones… A mí me vestían de blanco, como a un marinero. Decían que tenía cara de ángel. A mi padre le gustaba tenerme a su lado para recibir a los grandes hombres de la colonia. Decía que debía ir acostumbrándome. También me hacía repasar con él cuentas, archivos, memorándums, cartas diplomáticas. Así me iba formando; todo lo aprendí de ese modo. Podríamos decir que fui el secretario de mi padre —me dijo con una risa amarga—. Yo era sobre todo un niño, un niño que amaba a su papá.

Los ojos del anciano se humedecieron, y en cuanto se dio cuenta de que yo lo notaba, volvió a ensartar un caracol.

—¿De verdad no quiere probar esto? Es excelente.

Y sin esperar mi respuesta, hizo una seña al camarero, quien no tardó en traerme mi ración de caracoles de mar y una copita de Sauternes, invitación de mi anfitrión, al que parecía satisfacerle compartir sus placeres.

—Eso es, eso es, coma. Muy saludables: proteínas y minerales, nada de grasa…

Me observó mientras masticaba, y asintió ligeramente con la cabeza, antes de seguir hablando.

—Mi padre me usaba de agenda, de censo y de portapapeles… Lo sabía todo, desde los nombres más insignificantes hasta las fechas de los tratados más importantes. He conocido a muchos hombres, pero sería demasiada casualidad que hubiera conocido también al capitán Roig, ¿no cree? ¿O es de las que cree en el destino, como todos los locos?

No tenía respuesta para aquella pregunta.

—El destino no es más que una telaraña muy compleja, querida, pero si sigue su hilo persistentemente, siempre le llevará a su objetivo. Sólo es cuestión de no soltarlo nunca, y de no quedarse quieto, si no la gran araña que hay en el centro tomará ventaja y la devorará. Ya sabe, se parece mucho a una obsesión. ¿Es ésta una gran obsesión para usted? ¿O es sólo una de esas obsesiones pequeñitas, que se deshacen entre las manos como un copo de nieve? —me preguntó mientras recogía sus dos manos frente a mí, formando un cofre imaginario en el

que parecía guardar algo.

Lo pensé unos segundos, y me di cuenta de cuál era la verdad.

—Sólo vivo para esta historia…

—Entonces, tenga —me dijo abriendo de golpe sus manos ante mi rostro.

Sus manos no dejaron escapar nada más que aire, y yo me quedé boquiabierta, a la espera de sus palabras.

—El capitán Roig no tenía ningún aspecto de loco aquel día en que entró en el despacho de mi padre, en Saint Louis. Necesitaba ayuda para cumplir su misión, y mi padre se la ofreció. Una caravana de más de veinte camellos, los mejores, para cruzar el desierto.

Si hasta entonces aún podía tener alguna duda sobre la credibilidad del anciano, en aquel momento supe que era imposible que estuviera mintiendo. Aquel hombre había visto con sus propios ojos a Roig, justo antes de que se adentrara en el paisaje vacío.

—¿Qué pasó?

—Sólo recuerdo una gran caravana partiendo, y que unas semanas más tarde tuvimos a un hombre muy enfermo reposando en nuestra casa. Ya no estoy seguro de si era el mismo capitán. Ahora, recuerdo sobre todo imágenes poderosas. Una caravana de camellos, un hombre que agoniza, el curso de un río lleno de flores y piraguas pintadas, y un gran transatlántico que nos saca de allí para regresar a la pálida vida de Francia, a una escuela, a una ciudad, a un matrimonio conveniente, a una hija que se va.

El anciano estaba mezclando sus recuerdos con los del capitán, su historia con la mía, quizá debido a las copitas de Sauternes o, más probablemente, a todas las imágenes que se acumulaban en su cabeza.

—Debo decirle que ésa no fue la última vez que tuve noticias de su capitán.

Había encendido otro cigarrillo, y jugueteaba con la boquilla entre sus dedos.

—Muchos años después —me contó tras expulsar la primera bocanada de humo—, cuando mi padre ya había muerto, me llegó por equivocación un paquete a nombre de Gaden. Ése es mi apellido. Era un pequeño libro editado por el mismo autor, una especie de memorias o de diario. Lo firmaba el coronel Joseph Roig, y en la primera página llevaba una dedicatoria para mi padre escrita a mano. Cuando vi el nombre de Roig recordé inmediatamente la caravana de camellos bajo nuestra balaustrada en Saint Louis de Senegal.

Esto era lo que había estado esperando desde que empecé a buscar. Una revelación.

—Ahora va a aborrecerme por lo que le voy a decir… No leí ni una sola línea de aquel librito. Yo me había trasladado ya a Casablanca,

tratando de dejar atrás todo lo que tuviera que ver con mi padre, con mi familia y con mi abyecta vida en Francia.

—¿Qué hizo con el libro?

—Lo tiré.

Me atraganté con un caracol.

—Beba una copita de Sauternes.

Tomé un sorbo.

—No sea tímida. De golpe.

Me sentí mejor, pero estuve a punto de maldecir al anciano por la oportunidad perdida.

—No está todo perdido… Si su capitán mandó un ejemplar a mi padre, seguro que se lo mandó también a otras personas. Haría por lo menos un centenar de copias. Como regalo, o como capricho, no sé cuáles serían sus motivos. Ya le he dicho que no leí ni una línea del libro.

—No vuelva a repetir eso, por favor…

—Si hay alguien que aún puede tenerlo, es madame Latécoère.

—¿Se refiere a la mujer del patrón?

—Oh, no, ella habrá muerto también. Me refiero a su nuera, la esposa del hijo de Pierre-Georges Latécoère. Mantiene viva una fundación con ese nombre. Vaya a verla, dígale que va de mi parte, de parte del hijo del coronel Gaden. No se extrañe, en ciertos ámbitos nos conocemos todos.

—¿Dónde puedo encontrarla? ¿Aquí en Casablanca?, ¿en Toulouse?

—Querida… Abra los ojos. Aquí ya no queda nada importante, no queda nada, no se decide nada, no es la capital de nada. Esto es sólo un viejo decorado para fantasmas como yo. Madame Latécoère vive en la capital de la Europa de hoy: Ginebra.

Gaden me miró con conmiseración.

—Si se queda aquí, usted perecerá también, la gran araña del centro de la red vendrá a por usted y la devorará.

Dijo aquello comiéndose el último caracol.

—Márchese —dijo mirándome directamente a los ojos—, vuelva a Europa, sálvese. Todavía está a tiempo.

Monsieur Gaden se había levantado de su silla de Le Petit Poucet, y por un segundo pareció que iba a caerse o a romperse, pero recuperó la gravedad como un junco, se dio media vuelta y se alejó flotando hacia la espiral más oscura de aquella ciudad.

Me quedé sola con la media docena de caracoles que aún estaban en mi plato.

—Por supuesto pagará usted la cuenta —me dijo el camarero

mientras los retiraba—. Estos caracoles son lo único que come en todo el día.

Y ya de espaldas, con voz displicente, añadió:

—De vez en cuando alguien le regala una botella de Sauternes.

8

GINEBRA

Es extraño pensar en el Sáhara en una cola de embarque que se dirige al centro de Europa, pero la verdad era que me iba a Ginebra para saber qué había pasado en el desierto. Aquella mañana me había vestido con una gabardina verde de Centroeuropa y un sombrero de lluvia que más bien parecía de pescador del lago Michigan. Aquella pobre mujer vestida de investigadora estrafalaria, intentando hacerse pasar por una periodista seria, con un maletín y una petaca en el bolsillo, ¿era yo? Era yo con una dirección en la mano, la de madame Marie-Vincente Latécoère, viuda de Pierre-Jean Latécoère, único hijo del fundador de La Línea, custodia de los archivos de la epopeya Latécoère desde la Primera Guerra Mundial hasta la actualidad.

El Grupo Latécoère se ha convertido en una industria internacional de fabricación de componentes para aviones. Tiene sedes en Miami, Praga y Túnez, aparte de sus edificios centrales, que siguen estando en Toulouse. De hecho, Latécoère es la principal suministradora de piezas para el Airbus, que se fabrica también en la ciudad rosada. La compañía tiene unos mil setecientos empleados, muchos de los cuales son ingenieros; es la réplica perfecta de la primera fábrica que Pierre-Georges mandó construir en Montaudran.

En el informe de actividad del Grupo Latécoère, además de todos esos datos había una fotografía que me llamó la atención: se trataba de un hombre con el gesto abatido, con los codos apoyados sobre su escritorio y un cigarrillo consumiéndose en la mano derecha. Era Pierre-Jean Latécoère, hijo del fundador, quien, según indicaba el pie de foto, había muerto trágicamente en octubre de 2002. Inmediatamente después, la foto de otro Pierre, en este caso Pierre-Marie Latécoère, hijo del anterior, nieto del Pierre original. Se trataba de un hombre más joven y sonriente, aunque de sonrisa un poco rígida. Ocupaba el puesto de vicepresidente del Consejo de Supervisión. Este Pierre-Marie era el hijo de madame Latécoère, la depositaria del archivo, la mujer que podía tener las memorias de Roig. Yo tenía también una foto suya. Era una mujer de mediana

edad, guapa, de melena rubia, enérgica y sonriente. Llevaba un vaporoso vestido de pequeñas flores azules. «Pero ahora tengo diez años más —me había advertido por teléfono—, espero que me reconozca.»

En cuanto aterricé, no tuve ninguna duda. A pesar de que viniera a buscarme vestida con chándal de terciopelo y de que el tiempo, es cierto, pasa para todos. Lo que yo no había apreciado en la fotografía era que madame era grande. Tenía un cráneo rotundo y los huesos tan pronunciados que se le salían de la piel. Las manos, de tamaño extraordinario y nudoso. Parecía que su propia estructura le pesara; al andar arrastraba un poco los pies. Nos saludamos cortésmente y salimos del aeropuerto en su 4 × 4.

—¿Le gusta el sushi? —me preguntó de repente.

Había comprado una bandeja antes de ir a recogerme. Me contó que su casa estaba a unos veinte kilómetros de Ginebra, en la orilla del lago Lemán, en un paisaje arbolado, rico, perfecto para una vida tranquila. Madame me hacía pocas preguntas, no me atosigaba, y eso me gustó. Me miraba como si conociera ya el largo camino que me había llevado hasta allí.

Su casa estaba en una urbanización de mansiones construidas a orillas del lago, me dijo mientras llegábamos por caminos de tierra, pero no me di cuenta de hasta qué punto estaba en la orilla misma del Lemán hasta que me enseñó mi habitación, blanca, confortable y delicada. Una puerta corredera, de cristal y madera clara, se abría de par en par a una terraza con jardín y embarcadero. Tenía el agua calma del mayor lago suizo a veinte metros de mi cama.

—En los días claros se ve el Montblanc —me anunció.

Como bien había dicho Gaden, aquélla era la verdadera capital de Europa.

Después de deshacer mi equipaje, nos sentamos a comer el sushi y una pequeña ensalada que preparó María, la sirvienta portuguesa. Luego nos traería un plato de quesos y una copita de vino blanco. Antes, llegaron más invitados: los nietos de madame. Eran dos niñas y un niño, de entre cuatro y siete años, guapos, impecables y educados. El niño, como no podía ser de otro modo, se llamaba Pierre. Hablaban entre ellos con sus vocecitas agudas, y cuando trataba de preguntarles algo, respondían educadamente, y a veces, si construía una frase extraña, se reían con discreción de mi francés elemental.

En cuanto terminaron, madame les dio permiso para irse a jugar y nos quedamos solas tomando el café.

—¿Tiene usted hijos? —me preguntó mirando aún a los pequeños, que se alejaban corriendo hacia el jardín.

—No —respondí, y temí que aquella respuesta despertara su

antipatía.

—Hace usted muy bien —me dijo sin dudarlo—. Una mujer, en cuanto se casa y tiene hijos, pierde su vida. Deja de tener vida propia y cuando se da cuenta han pasado cuarenta años para nada.

No hacía mucho tiempo que madame había enviudado de Pierre-Jean Latécoère, el hombre abatido de la fotografía, aquel a cuyo nombre ya siempre iría unido el latiguillo de «murió en un trágico accidente».

—En la vía del tren, aquí al lado, en la estación de Founex —me contó—. Lo arrolló, ¡zas!

Y al decir esto hizo un gesto con las dos manos en paralelo a la altura del cuello y el pecho, como si fuera una guillotina doble.

—Un accidente, o vaya usted a saber. Él tenía siempre esos terribles cambios de humor…

—¿Estaba enfermo?

—Depresiones. Después de su fallecimiento me puse a hacer obras en la casa. ¿Ve esa gran vidriera en el salón?

La sala de estar que madame me señaló estaba rodeada por cristal, como si fuera un invernadero por donde la luz del sol entraba a raudales, magnificada por la superficie azul del lago y por las cumbres alpinas que adornaban el horizonte. Había hecho que la oscuridad saliera por fin de su casa, pintó las paredes de blanco, renovó todas las tapicerías, tenía un gran ramo de flores frescas en el centro de la mesa del salón.

—Lo que quiero hacer ahora es comprarme una buena caravana y recorrer Europa.

—¿Sola?

—Me siento bien sola. Soy feliz. Además, soy cinturón negro de karate, sé defenderme. No, eso no me da miedo. Lo que más me apetece en el mundo es viajar en una caravana.

Nos quedamos en silencio. Madame perseguía su caravana y yo la mía. En el asfalto o en el desierto, una caravana siempre es una promesa de algo tras lo que hay que partir.

—Supongo que querrá ponerse a trabajar cuanto antes —me dijo —. Venga, le enseñaré dónde están los archivos.

La habitación de los archivos me resultó de entrada decepcionante. No era más que un cuarto como el que cualquier estudiante tendría en su casa, amueblado con armarios de módulos y prácticas cajoneras. El archivo consistía en hojas y hojas de papel, amontonadas en carpetas, sin ningún índice y, desde luego, sin nada digitalizado.

—Tengo que arreglar todo esto… —se disculpó madame—. Hay mucho trabajo, mi marido nunca se quiso ocupar. Tómese todo el tiempo que necesite.

Y me quedé sola en aquel cementerio de papel; los restos escritos de las Líneas Aéreas Latécoère.

Tardé bastante en situarme, pero al fin logré ver algún orden en todo aquello, y localicé los carpesanos que correspondían al año en que tuvo lugar la Misión Roig. Al abrirlos, encontré una mezcla de cartas, telegramas, informes, contratos… Algunos eran la prueba escrita de que mis investigaciones tenían una base real. Otros, no sabía todavía a qué se referían.

Encontré cartas del capitán Roig en las que dejaba por escrito a las autoridades canarias las instrucciones para construir un campo de aviación en la bahía de Gando.

Una carta de Roig a De Massimi, desde Cabo Juby, diciendo que habían llegado por fin a la costa, tras cuatro días de viaje ajetreado debido al mal tiempo. Al parecer, el capitán del barco estuvo indispuesto y un tal teniente Cervera sufrió mal de mar.

Una postal enviada por el capitán desde Dakar a su casa de la rue de l'Horloge, en Casablanca. Otra al Aéroclub de Maroc, en la misma rue.

Había una carpeta entera de mapas dibujados por Roig. Parecían mapas escolares. La costa africana estaba trazada a pulso, en tinta negra, con los principales enclaves geográficos señalados. Las fronteras entre la zona francesa y la española estaban marcadas por una línea discontinua, en otro color. Las aguas más cercanas a la orilla estaban coloreadas de azul. Los rótulos, en una caligrafía pulcra, como de maestro de escuela, eran de color esmeralda. En un mapa del Sáhara español, Roig marcaba dos áreas superpuestas: una, más amplia, que denominaba «frontera oficial»; otra, ceñida casi alrededor del fuerte de Cabo Juby, que denominaba «área de control real». Un tercer mapa señalaba los nombres de las tribus que habitaban cada zona de la costa africana: sousa, tekna, erguyin, arrosiyen, erguibat, oued delim, oulad bou sba…

Encontré también recortes de periódico, y algunas notas de prensa:

> 3 de mayo de 1923: Ayer por la mañana, 3 de mayo, despegaron del aeropuerto de Casablanca tres aviones de las Líneas Aéreas Latécoère para realizar el primer raid del trayecto Casablanca-Dakar. Esta ruta, que sigue a la de Toulouse-Marruecos realizada habitualmente por aviones de la misma compañía, pondrá al gran puerto del África occidental francesa a menos de tres días de París.

Con gran alegría leí un telegrama enviado por el capitán desde Dakar, el 5 de mayo de 1923, a las 19:15 horas:

> Misión cumplida STOP Roig Dakar con correo STOP

Recibimiento entusiasta STOP Saludos
Roig

En un fino papel de carta, expedido el 10 de mayo de 1923 en Dakar, la misma feliz conclusión:

Hemos ganado la primera ronda. Nos esforzamos por ganar la segunda. Nuestros pensamientos están con usted. J. Roig.

Eran sólo cinco líneas escritas en diagonal, pero ocupaban un buen cuarto de folio. Amplias, expansivas. Rematadas por su firma: J. Roig. Paseé mis dedos por encima del garabato, como si quisiera darle la mano al capitán. Era una firma enérgica y ascendente, bastante simple. Se destacaban las iniciales pronunciadas y una línea transversal que subrayaba las letras, perfectamente legibles, pulcras. Era la conexión más próxima que había tenido hasta entonces con Roig, su primer rastro, casi de carne y hueso. Él había tocado aquel papel, había trazado aquel dibujo, había dejado estampada su firma en el dorso. Había existido.

Luego, decenas de informes sobre cada etapa del viaje, sobre el terreno, sobre las relaciones con los españoles, sobre las relaciones de los españoles con las tribus, sobre el material solicitado para la expedición, sobre las pesetas gastadas. Estaban todos escritos a máquina, una pequeña Corona que el capitán solicitaba en una de sus primeras cartas, junto con una docena de rollos de tinta azul. Supuse que eran suyas las correcciones puntuales hechas a mano sobre las hojas mecanografiadas. Todas aquellas páginas iban encabezadas por las palabras «Mission Roig», y todas terminaban con la firma del capitán, impulsiva, llena de vida, segura de sí misma. Acababa de comerse el mundo.

Y luego, nada.

Abrí los siguientes carpesanos, hasta encontrar el papeleo correspondiente a 1925.

El 1 de junio, de nuevo recortes de prensa, telegramas, felicitaciones. Drouin y Lécrivain habían llegado a Dakar con el primer saco oficial de correo.

En algún albarán, de nuevo la firma de Roig, aunque me costó reconocerla. Eran ahora apenas dos iniciales, JR, en un garabato deforme y sin fuerza. Nada que ver con su firma de dos años antes.

En el mismo pliego de papel, en los últimos meses del año, reaparecía el nombre del capitán, aunque ya sin su rúbrica. Eran minutas de los abogados de Latécoère por el «*affaire* Roig». Algo muy grave había sucedido entre ellos para que tuvieran que intervenir los abogados, pero allí no se explicaban las causas. Eran sólo facturas. Una carta de cese. Una liquidación. Roig fue apartado de La Línea al

final de aquel año, y nunca más se supo de él.

El capitán fue un renegado de La Línea.

Sentí un enorme cansancio. Quizá por aquel descubrimiento, quizá por la acumulación de kilómetros, o porque había oscurecido afuera y no me había dado cuenta de que estaba leyendo con muy poca luz. Tenía los ojos fatigados y las manos cubiertas por una mezcla de polvo, tinta y carboncillo. Me estiré en la silla sobre la que llevaba cinco horas encorvada, y al hacerlo me crujieron los huesos. Necesitaba tomar el aire, tal vez fumar un cigarrillo en el embarcadero al que se asomaba mi habitación, mientras el aire frío del lago me azotaba las mejillas y despejaba la cabeza. Antes de que pudiera hacerlo, madame Latécoère se asomó por la puerta del estudio.

—¿Se encuentra bien? ¿No quiere comer nada?

—Sí, voy a dejarlo por hoy.

—María le ha dejado algo preparado en la cocina, coma un poco, ha trabajado mucho. ¿Ha encontrado lo que buscaba?

No supe qué contestarle. Sí, había encontrado mucho, muchísimo, más de lo que podía esperar. Aquel archivo era para mí como la cueva de Alí Babá. Y era cierto que gracias a aquellos documentos podía reconstruir parte de la historia del capitán con gran detalle. Gracias a esas infinitas piezas de puzzle de las que disponía entonces, podía recomponer el esqueleto de la acción, adivinar qué pasó, qué se torció, quizás incluso por qué la relación de Roig con La Línea acabó tan mal. Pero los documentos del archivo contaban sólo los hechos, y desde una única perspectiva.

—Todavía me falta lo más importante. ¿De verdad no recuerda nada de unas memorias del capitán Roig? —le pregunté.

—Ya le he dicho que ni siquiera sé qué hay ahí todavía. Busque cuanto quiera, pero no creo que pueda servirle de ayuda, no entiendo nada de ese caos…

Mientras ella se instalaba frente al televisor de su salón, cené algo en la cocina, desde donde escuchaba comentarios en voz alta sobre lo que aparecía en la pantalla. Cuando terminé de cenar, me acerqué a su rincón. La pantalla mostraba imágenes de los campos de refugiados saharauis. Madame hizo un comentario que no comprendí, y luego me miró, esperando que dijera algo. Yo me limité a encogerme de hombros. Es verdad que no había comprendido lo que había dicho, pero además no estaba segura de que nos entendiéramos hablando de política.

—A usted sólo le interesa Roig —me dijo resignada—. Hizo mucho por La Línea, pero nadie ha hablado de él. Seguro que ahora estará contento… —añadió señalando al cielo.

Le sonreí. El comentario me pareció enternecedor, y la ternura

suele sonrojarme, así que desvié mi mirada hacia la izquierda, hacia el mueble del salón en el que me había apoyado mientras hablaba con ella. Era un mueble repleto de pequeñas fotografías familiares, figuras de adorno y algunos libros. Había una colección de tomos encuadernados en piel azul oscuro, como los uniformes de vuelo. En el lomo del primero de ellos, pequeñas letras doradas formaban un título que yo conocía: *Vent Debout*, de Beppo de Massimi. Seguí leyendo. *Le vent sur les hélices*, Didier Daurat. *Courier sud*, Saint-Exupéry. *Viento de arena*, Joseph Kessel…

—Son todos libros sobre La Línea —apuntó madame distraídamente.

Seguí leyendo los lomos de su colección encuadernada, hasta que por fin lo encontré: *Pour que le courrier passe*, J. Roig.

—Es esto.

—¿Eso? —Y con un gesto displicente siguió mirando la televisión.

Lo abrí inmediatamente. En la primera página había una dedicatoria manuscrita: «*En hommage à madame Latécoère*», y la firma ya conocida de Roig, en la que otra vez podía leerse su nombre entero, pero que parecía avejentada, de pulso débil, casi sin vida.

—Está dedicado a usted —le dije a madame, mostrándole la primera página.

—A ver… No, se refiere a la madre de mi marido, la señora de Pierre-Georges Latécoère, el fundador. Una mujer con un genio terrible.

Así que las memorias habían sido publicadas hacía bastantes años, aunque no sabía exactamente cuántos. No figuraba la fecha en que el capitán decidió imprimir sus recuerdos en un papel sencillo, sin pretensiones.

Aquéllas eran las memorias de Joseph Roig, y comenzaban así:

> ¿Hay alguien que no haya sentido jamás el impulso irrefrenable de partir? Me refiero a esas llamadas magnéticas que empiezan con un silbido, como el de la sirena de los barcos o el de la arena de las dunas cuando caen sobre sí mismas, deslizándose. Quien lo haya oído sabrá de lo que hablo. Tal vez en su vida tomó la forma de una locomotora que lentamente puso en marcha su maquinaria y abandonó la estación. O lo escuchó en los cascos de un caballo nervioso en la línea de salida. Esos sonidos parecen siempre un comienzo apresurado, pero anuncian en realidad una lenta despedida.

Pasé las páginas deprisa, deteniéndome en algunas fotografías. Reconocí la primera imagen que había visto la noche de mi descubrimiento, la del capitán delante de un biplano, con una niña en

brazos que le regala un ramo de flores. Por el pie de foto, identifiqué a la niña: su hija Suzanne. A la izquierda del capitán, la mujer que lo miraba con rostro severo era Madeleine, su esposa. A la derecha, un hombre de mirada grave y profunda, el piloto Louis Delrieu. Pasé rápidamente sobre otras fotografías: una vista aérea del desolado fuerte de Cabo Juby; un hombre de deslumbrante cabello blanco, con un collar de ébano en el pecho; una joven con adornos tribales sobre el rostro, bello, de labios mullidos y hospitalarios; los pilotos Cueille, Hamm y Delrieu, abocados sobre un mapa de la costa africana, en el despacho de las Líneas Aéreas Latécoère de la rue de l'Horloge, Casablanca. En la penúltima foto aparecía un anciano, apoyado en un bastón, abrigado con un grueso jersey de lana. Paseaba entre los frutos de un huerto o de un jardín, mientras sonreía con una sonrisa pequeña, de dientes blancos, bajo un bigote cano. Era el capitán Roig.

De modo que el capitán sobrevivió, vivió, envejeció plácidamente, y no fue hasta entonces cuando por alguna razón se decidió a publicar sus memorias, ya tarde, alejado de todo aquello, o de casi todo.

La última página estaba reservada a una fotografía que todavía me desconcertaba más. Parecía fuera de contexto, como un añadido de última hora. En ella, un hombre de rasgos árabes miraba al frente, frunciendo un poco el ceño, deslumbrado por el sol, sin duda fuerte y seco, que se abatía sobre su sien izquierda. En su pelo negro, corto, se adivinaban remolinos, tal vez rizos mantenidos a raya por un peluquero estricto que le rasuraba también la barba a una medida correcta, la justa para enmarcar su cara ancha y poderosa. Tenía aspecto de boxeador. Tal vez me engañaba el plano americano, tan cercano que apenas me dejaba entrever ese gesto esquivo, un pañuelo negro alrededor de sus hombros, por encima de lo que parecía una chilaba clara, y tres dedos de su mano derecha sujetando a la altura del pecho una tabla de madera con un código escrito en tiza: B-2875.

La fotografía estaba sin identificar. No reconocía al hombre, ni sabía qué significaba aquello. Si tenía algún sentido, debía buscarlo en la mezcla inmensa de recuerdos que sostenía entre las manos. Allí, en alguna parte, de alguna manera, estaba escrito el final de la historia que tanto marcó la vida del capitán, y que al parecer estaba relacionado también con la última fotografía de sus memorias.

—Ande, vaya… —me excusó madame, quien había visto mis ojos impacientes, mis manos pasando páginas, mi respiración agitada.

Así que me encerré en el dormitorio con el libro, pero estaba tan nerviosa que no pude empezar a leer. Tenía que calmarme. ¡Tenía las memorias de Roig! Ahora sí, era momento para un cigarrillo, un trago de mi petaca, un poco de aire. Habría saltado dentro del agua del lago y nadado de una orilla a otra sin parar.

En vez de eso, hice una llamada. No sabía si iba a encontrarla; en

las cabinas de los aviones no dejan tener el móvil encendido.

—¿Sí? —contestó la comandante.

—Hola…

Se hizo un silencio que al principio me gustó, pero que pronto empezó a resultarme incómodo. Ella podía colgar en cualquier momento. O hacerme sentir de nuevo lo ridícula que era. Así que decidí adelantarme.

—Lo he encontrado —le dije.

—¿Al capitán?

—Sus memorias.

Nuevo silencio. Me pareció que la había impresionado un poco.

—¿Y qué dice?

—Todavía no lo sé, acabo de encontrarlas…

—Y me has llamado a mí.

Lo había dicho con intención. Aunque no sabía exactamente con cuál. Era cierto que necesitaba compartir mi descubrimiento con alguien, con alguien que pudiera entender lo que aquello suponía para mí. Y había pensado en ella. Quizá se refería a eso. Pero también era verdad que con aquella llamada estaba difiriendo la lectura del libro, al que prefería mirar un rato de reojo y a distancia, como si fuera un animal agazapado.

—Te da miedo leerlo.

Como siempre, acertaba.

—¿Dónde estás? —me preguntó.

—En Ginebra. Bueno, antes estuve en Casablanca, y encontré la antigua calle de las oficinas, y al hijo de un viejo coronel que comía caracoles de mar y siendo niño vio con sus propios ojos al capitán Roig…

A medida que lo decía me daba cuenta de todo lo que había hecho hasta entonces, de lo que había dejado atrás, del empeño que había puesto en dar con las memorias. De cuánto deseaba oír la voz del capitán, como si se tratara de reencontrarme con un muerto muy querido, perdido hacía mucho tiempo, y al que entonces tuviera la oportunidad de resucitar.

—¿Estás bien? —me preguntó la comandante.

—Sí, pero creo que va siendo hora de empezar a leer.

—Llámame cuando termines, ¿vale? Cuéntame qué te ha dicho Roig.

Así que aquél era el momento. Estaba sola en una habitación en la que no había dormido nunca, en un país en el que jamás había estado, en casa de una anfitriona que apenas conocía. Era como estar en un lugar que existía tan sólo por una ínfima probabilidad y que en cualquier momento podía desaparecer. La gran casa estaba casi vacía.

El lago, desierto. Había un silencio total. Parecía que todo estuviera dispuesto sólo para eso, que aquel lugar y aquel momento hubieran sido creados con el único motivo de que yo pudiera leer las memorias del capitán. No sabía qué iba a contarme, pero lo que sí sabía era que debía intentar leer aquellas páginas más allá de los hechos. Me acomodé bien en la cama, con la espalda recostada en los almohadones del cabezal. Encendí la lamparita de lectura. Abrí bien los ojos, me aclaré la garganta, di un trago a mi petaca. Tomé entre mis manos aquel librito azul y me dispuse a reconstruir la personalidad del capitán a partir de sus memorias. Aquello tenía que ser un trabajo de precisión.

Capitán Joseph Roig. Nacido el 27 de julio de 1889 en Corbère d'en Haut, en el Rosellón francés. Se identifica como catalán. Niño disciplinado, obediente, seguramente buen alumno, es destinado muy pronto a la vida militar, donde se destaca como jinete, artillero y, luego, como observador aéreo. Se fuerza a ser brillante para no tener que mirar atrás, al recuerdo de su aldea en los Pirineos orientales donde, después de vencer altas cotas y valles umbríos, los montes se deshacen hasta llegar al mar. En este paisaje juega a la guerra, todavía en pantalón corto, como todos los niños. Sobre las derruidas murallas del castillo de Corbère, unos juegan a ser condes cristianos y otros, fieros almorávides. Cuando ya no quedan en pie más que algunos muros de la antigua ciudadela, su padre, Jean Roig, conserva un documento que le atribuye la propiedad de una de esas casas primeras que rodearon la fortaleza de los señores catalanes de Corbère. Así que el pequeño Joseph juega siempre en el bando de los cristianos. No dice en las memorias si a esa edad lee las extraordinarias aventuras de Verne, sus viajes en globo. O *El viaje a Tombuctú*, de René Caillié. O si alguna vez, más allá de las batallas, desea salir a explorar. Parece que ama mucho a su madre, a la que apodan La Baptistine, y a la que pronto se ve obligado a dejar atrás. No hay dinero para mantener a todos los hijos en casa.

El día de su partida, sentado en el asiento del vagón, trata de sonreír, pero sólo desea que el tren arranque de una vez. Sabe que si consigue no mirar atrás mientras sale de la estación, todo irá bien. Será ya un hombre en una vida nueva. Y así es. Mantiene la cabeza erguida y la sonrisa en el rostro. Durante todo el viaje hacia el norte mantiene la vista en el paisaje que se transforma irremediablemente tras el frío cristal del vagón. Cuando el tren se detiene en Billom, nada a su alrededor le recuerda ya al lugar del que procede, y sin embargo, está en su nueva casa: la Escuela Militar. Allí pasa catorce años de su vida.

Durante el verano de 1914, los rumores sobre una posible guerra

recorren el cuartel como la pólvora. Roig acaba de cumplir veinticinco años y es subteniente de artillería y, como el resto de sus compañeros, desea que ese rumor que va creciendo al pasar de boca en boca y de mano en mano estalle de una vez, ya que encierra una gran esperanza: si es cierto que se ha declarado la guerra, dejarán de ser simples militares y pasarán a ser verdaderos soldados, hombres de acción. Cuando, el 1 de agosto, la noticia se hace oficial, salen a celebrarlo a lo grande por las cantinas de la ciudad.

Se ha convertido en un joven robusto y seguro de sí mismo. Es uno de los mejores jinetes del regimiento, sus superiores imaginan para él un gran futuro en el Ejército y sus compañeros aprecian su compañía. A cambio de esta aparente entereza, él ha aprendido a ser quien se espera que sea. Hace años que nadie le llama por su nombre de pila, sino que se dirigen a él por su apellido o incluso por su rango. Sus gestos, según le han hecho notar en Corbère sus antiguos amigos las pocas veces que va de visita, se han vuelto precisos y maquinales; tienen algo de artificioso. Le dicen que no parece un soldado, sino Joseph disfrazado de soldado. Le extrañan estos comentarios, está tan empapado del modo de vida militar, tan acostumbrado a la forma de hablar y de moverse de todo el regimiento, que no percibe la leve impostura, la máscara que se ha ido instalando sobre su personalidad original.

Por eso, no sabe cómo explicar la extraña sensación que tiene esa mañana, cuando sube al tren con el resto de los soldados en dirección al frente. Todo tiene un sabor muy conocido, aunque lejano, como si fuera una repetición inexacta de un episodio del pasado. Un par de horas más tarde, cesan las canciones y las bromas, cada uno de ellos está más recogido en sí mismo, y se da cuenta de dónde procede ese recuerdo nebuloso y ambiguo. Hace catorce años había tomado otro tren similar a éste, que le condujo de Corbère a la Escuela Militar de Billom. Recordar a aquel muchachito de once años que dejaba atrás su casa y su familia, todo cuanto conocía, para adentrarse en un mundo tan incierto como el que le espera en este momento, le conmueve. Es una sensación muy íntima, que no comparte con ninguno de sus compañeros. Ir a la guerra les excita; están inmersos en un ambiente de euforia general. Así que decide conservar sólo para él esta emoción tan antigua, mantenerla oculta, como un pájaro herido aleteando en el bolsillo interior de su guerrera. Ya sólo puede esperar que no alce el vuelo en el momento más inesperado.

Y no lo hace. Roig cumple con su cometido. Acude al frente de Verdún. Se convierte en observador aéreo. Más tarde lidera la escuadrilla de Salmson S-58. Debió de ser entonces cuando se hizo tomar esa fotografía, la de un Roig muy joven, recién ascendido. Es una toma en tres cuartos, en la que el capitán no sonríe con esa

sonrisa peculiar de otras imágenes. Mira al horizonte, con el uniforme en perfectas condiciones, impecables guantes blancos, entre los que sostiene una delgada fusta de montar. Su cara aún se está formando, igual que su bigote, apenas perfilado. Se siente orgulloso de estar donde está; quiere mostrarse como alguien muy digno. Tiene veintisiete años y está a punto de casarse con Madeleine. Esa foto, sin duda, se la mandará a su prometida y a su madre.

Un día conoce al mariscal Lyautey, cuyo sobrino vuela en la misma escuadrilla de Roig. Roig admira a los grandes hombres, como el mariscal. En su larga formación militar, siempre le han hablado de las colonias francesas en África. De los avances de los soldados sobre el desierto de Argelia. Siempre pensó que si se aplicaba con todas sus fuerzas —«Patria y honor. Valor y disciplina. Nunca desfallecer»— algún día sería como ellos. Ahora está en la guerra, y conoce el horror de las trincheras. Algunas órdenes de sus superiores le disgustan, carecen de nobleza y de sentido común. Los aviones, que han empezado volando con fines de observación, que han estado sujetos siempre a un pacto de no agresión entre caballeros, pronto se convierten en terribles máquinas de matar. La caballería parece prehistórica al lado de estos aparatos. Al estallar la guerra, hay en el frente ciento treinta y ocho aviones. Al terminar, ciento cincuenta mil. Un nuevo mundo ha comenzado.

Cuando tras el armisticio le encomiendan una labor burocrática en París, piensa que tal vez se ha equivocado en algo, pero acepta sin rechistar. Está perplejo por lo que ha sucedido, siente una especie de vergüenza y de decepción por el mero hecho de ser humano. Tal vez más por ser militar. El empeño por salir adelante oculta esos sentimientos oscuros. En su oficina del ministerio de Aeronáutica, el capitán añora el aire libre, la naturaleza, los grandes espacios que ha aprendido a estudiar desde el avión…

Y entonces aparece Latécoère, otro gran hombre al que admirar y servir. Es difícil librarse de ese sentimiento cuando está tan arraigado. Es difícil no buscar el reconocimiento cuando uno ha sido desterrado de su casa, por su propio padre, a los once años. Cualquier mérito parece poco. Siempre hay que hacer más. Nada está a la altura del goce de la palmadita en la espalda por el trabajo bien hecho. Cuando Latécoère le ofrezca la posibilidad de abrir La Línea en el desierto, una misión que lleve su apellido, Roig estará dispuesto a darlo todo. Absolutamente todo, con tal de recuperar la fe en sí mismo y la aprobación de los demás.

Pero ¿hasta dónde? ¿Hasta dónde llegaría Roig en su misión? ¿De qué sería capaz?

Sus palabras me hablaban de un hombre ambivalente. El hombre soldado, activo, disciplinado y cumplidor. Sus mapas y sus informes

eran de una minuciosa efectividad y diligencia. Pero por otro lado, algo en él tenía sed de espacios más amplios, de liberaciones personales y de justicia elemental. Tenía algo de héroe clásico.

Pero aún debía demostrarlo.

Latécoère acababa de citarle en su despacho de París. Era el mes de diciembre de 1922, y el capitán lo contaba así:

> Nevaba aquel día en que llegué a París para reunirme con Latécoère. Las avenidas y las copas de los árboles se cubrían de blanco y me ofrecían una imagen completamente opuesta a la que acababa de dejar atrás en Casablanca. Estaba en la capital. Era allí donde se decidían las cuestiones importantes, donde cambiaba el mundo. Nosotros, en realidad, no éramos más que el brazo extendido de la metrópoli. Del mismo modo, era él, Pierre-Georges Latécoère, quien a fin de cuentas decidía el destino de los hombres de La Línea. Los demás tan sólo hacíamos girar las ruedas del engranaje que él había diseñado. Aquel día, en sus oficinas del boulevard Hausmann, tuve la sensación de que todos éramos fruto del cerebro de Latécoère. Y, por lo visto, su cerebro había decidido ir un poco más allá.

Roig llamó a la puerta del despacho. Entró, y detrás de él lo hizo un camarero con una cafetera humeante. Se acercó al gran escritorio de caoba de Latécoère, pero vaciló. No sabía dónde depositar el servicio; no había en la mesa un solo hueco que no estuviera cubierto de papeles. Latécoère, encorvado sobre uno de los documentos, ni siquiera levantó la cabeza. El camarero se dirigió al ventanal, dejó la cafetera sobre una pequeña mesita y retiró otra vacía. Cuando Latécoère escuchó que el camarero cerraba la puerta, alzó por fin la mirada y saludó al capitán. Pierre iba en mangas de camisa y, según contaba Roig, le hacía falta un buen afeitado, cosa nada habitual en él. Había pasado la noche en vela revisando cuentas de la empresa, números y más números que llenaban sus días con una voracidad asombrosa. Al capitán le pareció que tenía un aspecto realmente cansado. Se levantó de su escritorio y se acercó a la mesita donde le habían dejado el servicio.

Por el ventanal que daba al boulevard Hausmann entraban los primeros rayos de sol e iluminaban un óleo de Napoleón, un retrato del emperador mirando al campo de batalla, que Latécoère había colocado a su espalda, justo detrás de su gran mesa de trabajo. En una pose similar a la de su héroe, miraba en aquel momento a la lejanía, a través del ventanal, por encima de los tejados de París y, hacia abajo, al propio bulevar. «Mi padre fue uno de los obreros que abrió esta avenida —dijo Latécoère—. Ya ve; ahora las Lignes Aériennes Latécoère tienen oficinas en París, Toulouse, Barcelona, Madrid,

Casablanca… Y espero que muy pronto, también en Río y Buenos Aires.»

El patrón aguzaba su mirada tras los lentes de pinza, dibujando en algún lugar de su imaginación esa línea que le obsesionaba y debía llevarle todavía más al sur, por encima del desierto, hasta el borde mismo de África y luego sobre las aguas del océano, hasta conquistar el continente americano desde Brasil hasta el cono sur. Estaba decidido a franquear todo cuanto se opusiera en su camino para llegar a su meta. «Aunque a veces eso resultara doloroso», según palabras del capitán. Roig se refería a un dolor muy concreto. Un año antes de aquel encuentro, Latécoère había tenido que enfrentarse a una de las decisiones más difíciles de toda su vida. Los costes de su empresa se disparaban, en parte porque La Línea no dejaba de extenderse y en parte porque sus instalaciones españolas le salían muy caras. La peseta, que se había mantenido al margen de las devaluaciones de otras monedas europeas durante la guerra, cotizaba mucho más que el franco. Las arcas de Latécoère se escurrían como la arena de un reloj, justo cuando su proyecto se encontraba en plena expansión. No podía flaquear. Para volar más alto, debía soltar lastre… La fábrica de Bagnères-de-Bigorre y las forjas de Montaudran, todavía dedicadas a la fabricación de vagones de tren, debían ser sacrificadas. Iba a concentrar todo su negocio en la aviación. El día de la venta, firmó los documentos solo y sin decírselo a nadie, ni siquiera a De Massimi. Se lo jugaba todo a una sola carta. Fue una buena jugada: a finales de aquel 1922, La Línea se extendía por más de tres mil kilómetros y contaba con setenta y cinco aviones pilotados por veintidós hombres, ciento veinte mecánicos y cerca de mil empleados, más cientos de palomas mensajeras que aseguraban las comunicaciones. Era la mayor compañía aérea del mundo. Y por eso mismo había pasado la noche enterrado entre papeles en su despacho del boulevard Hausmann.

Roig se había sentado en una butaca junto al ventanal para tomar su café, a la espera de lo que Latécoère tuviera que decirle. Él se quitó un momento los lentes para frotarse los ojos fatigados. Luego, bebió un poco del café negro recién preparado y pareció sentirse mucho mejor. «Bien, Roig, ha llegado el momento —le dijo al capitán—, y debemos darnos prisa… La competencia apremia.»

En todo el continente, otras compañías les iban a la zaga. Los raids aéreos, aunque aislados, eran cada vez más frecuentes, y amenazaban con alcanzar metas que Latécoère llevaba mucho tiempo persiguiendo. Dos aviadores portugueses le habían arrebatado ya la primacía mundial de la travesía atlántica. Sacadura Cabral y Gago Coutinho, a bordo del hidroavión inglés *Lusitania*, habían despegado de Lisboa el 30 de marzo de 1922 rumbo a Río de Janeiro, haciendo escala en las Azores, Cabo Verde y San Fernando de Noronha. Les costó dos meses y

medio, ocho mil kilómetros, sesenta horas efectivas de vuelo, tres hidroaviones y dos accidentes, pero lo consiguieron y se adjudicaron el mérito. Y eso, para Latécoère, que había seguido su aventura día tras día en la prensa como miles de personas en todo el mundo, era una herida en su orgullo. Lo cierto es que los portugueses no sólo se habían adelantado en la hazaña, sino que demostraron que era posible seguir una ruta hasta Suramérica muy distinta a la suya, una ruta que ante todo tenía la ventaja de evitar el paso por la costa peninsular española y, más importante aún, por la costa sahariana.

Latécoère le mostró a Roig el periódico del día. La noticia decía que al cumplirse un año del inicio del raid portugués, Lisboa se vestiría de gala para homenajear a los pilotos Coutinho y Cabral. Los periódicos de toda Europa rememorarían de nuevo la hazaña, y reproducirían en sus páginas mapas con una ruta hacia América que no era la suya, con aviones distintos a los suyos, una ruta de la que el nombre Latécoère estaría completamente ausente.

Latécoère dejó su taza vacía sobre la mesita, se acercó de nuevo a su escritorio y tiró al suelo sin reparos el montón de papeles que el camarero no se había atrevido a tocar. «Tenemos que demostrar que la ruta del desierto es posible —le dijo al capitán—. Y le aseguro que lo es…» Del cajón de su escritorio sacó lo que parecía un simple papel enrollado. Entonces extendió sobre la mesa un enorme mapa de la costa africana.

Primero señaló Casablanca. Y luego, Dakar. En medio, seis círculos rojos marcaban las escalas previstas por él: Agadir, Cabo Juby, Villa Cisneros, Port Étienne, Nouakchott y Saint Louis de Senegal. Lo que Latécoère esperaba de mí era que partiera en misión de reconocimiento para crear la infraestructura de la línea Casablanca-Dakar habilitando aeroplazas en los lugares señalados. La expedición se haría por mar. Debía ir a las islas Canarias, alquilar allí un barco para transportar al personal de misión, el combustible y el aceite necesarios para el abastecimiento de ida y vuelta de tres Breguet, y la cal para marcar los terrenos de aterrizaje. Si todo salía bien, luego partiría en un raid al mando de esos tres biplanos para tratar de hacer la ruta en dos días.

—Como sabe, tendrá que pasar por el Sáhara español. De Massimi se está ocupando de obtener los permisos para hacerlo desde nuestras oficinas de Madrid, pero ya sabe que los españoles retrasan nuestras solicitudes todo lo que pueden —me dijo Latécoère—. Luego está el desierto, donde mandan las tribus… En fin, no digo que sea fácil. Hágalo lo mejor y lo más rápido que pueda, Roig. En España, alemanes y británicos mueven ya sus fichas para hacerse con un puesto en la carrera

hacia América. Para la próxima primavera quiero que ese tramo esté inaugurado.

Latécoère dio la conversación por terminada. No me dio opción ni a balbucear. Enrolló rápidamente el mapa que había extendido, me lo entregó y se despidió. Con estas instrucciones salí de su despacho.

En las calles de París se encendían las primeras farolas de la noche, iluminando las avenidas como pistas de aterrizaje. Flotaban en el cielo ligeros copos de nieve, y sentí cómo caían fríos en mi rostro y se deshacían deprisa sin apenas mojarme. Levanté mi mirada de los húmedos adoquines parisinos; por encima de la ciudad, los carteles luminosos anunciaban todo tipo de diversiones y exquisiteces, y pensé que pronto todo aquello iba a quedarme muy lejos. Me despedía del mundo simple y franco de los pilotos para adentrarme en una aventura solitaria que habría de llevarme a territorios mucho más indefinidos y brumosos. Todo cambiaría para mí durante aquella expedición; era imposible ser el mismo hombre después de la Misión Roig.

Amanecía sobre el lago Lemán, y yo seguía aferrada al libro de Roig. Había leído palabra por palabra la vida del capitán hasta aquel día de invierno en París, pero todavía tenía dudas acerca de qué aspectos de su carácter fueron los que acabaron por imponerse y decidir su destino. Lo que el capitán iba a contarme, lo desvelaría. Él estaba a punto de embarcarse hacia la primera etapa de su aventura. Yo sólo tenía que seguir leyendo.

—Buenos días, ¿está despierta?

Madame Latécoère llamaba a mi puerta. Estaba vestida, arreglada y con una maleta en la mano.

—Tengo que marcharme durante el fin de semana —me dijo.

Me vi haciendo la maleta a toda prisa, cogiendo billetes, aviones, teniendo que olvidarme por unas horas de las memorias…

—Puede quedarse. Siéntase como en su casa, termine lo que tenga que terminar. Volveré el domingo por la noche.

Era sábado por la mañana. Tenía dos días para estar a solas con Roig, en aquella preciosa casa a orillas del Lemán.

Así que ahora podía tomármelo con calma. No había prisa. Me di una ducha caliente. Preparé un café bien cargado en la cocina. En una bandejita encontré un cruasán. Cuando regresé a mi habitación, el sol ya había salido. Antes de tumbarme en la cama con las memorias de Roig, busqué algo de música. Elegí los preludios y fugas de Bach para que me acompañaran en aquella travesía. Me salté los preludios. Siempre he preferido las fugas.

Fuga: huida apresurada. Abandono inesperado del domicilio familiar o del ambiente habitual. Y también: momento de mayor fuerza o intensidad de una acción. En música: composición que gira sobre un tema y su contrapunto, repetidos con cierto artificio por diferentes tonos.

Me gustan las fugas, esos episodios de dos voces que se buscan y se interrogan. Esa melodía repetida a destiempo, con ligeras variaciones de estilo e intención. Las notas que se persiguen, sin atraparse nunca. Y que en su carrera nos llevan con ellas a un estadio superior, aéreo.

Mientras sonaba aquella música de fondo, me dispuse a sumergirme de nuevo en las memorias del capitán. La Misión Roig estaba a punto de comenzar.

II

MISIÓN ROIG

1

MEMORIAS DEL CAPITÁN ROIG: A BORDO DEL «THYSVILLE»

La Misión Roig dio comienzo oficialmente el 6 de enero de 1923. Aquella mañana el vapor *Thysville* me esperaba anclado en el puerto de Casablanca. Su caparazón de ballena metálica se mecía suavemente en la falsa marea del muelle, dando sólo una lejana impresión de movimiento. Hacía frío. La humedad que rodea siempre amarres, puentes y bocanas se veía acentuada por una niebla baja, aunque no muy espesa, que se paseaba a ras del suelo de piedra y lo cubría de una delgada capa de rocío enturbiado por las manchas de aceite propias del tráfico naval. El *Thysville*, con su imponente casco negro, la blanca cubierta y la poderosa chimenea roja que lo presidía todo, partía rumbo al Congo belga y en su viaje nos dejaría en las islas Canarias, primera escala de mi misión.

Llegué al barco bastante antes de la hora prevista con la intención de comprobar que todo estuviera dispuesto correctamente y esperar a bordo a los demás miembros de la expedición. El primero al que vi llegar, acompañado por su esposa e hijos, fue a mi amigo Pierre Ancelle, un arquitecto de Casablanca con experiencia en el arte de navegar que podría ayudarme con los planos de construcción de las futuras aeroplazas. Vestido con un fino pantalón blanco y una chaqueta deportiva, hizo que le subieran a bordo sus dos maletas de piel, dejó a su familia aguardando junto a la mía, y fue a reunirse conmigo en cubierta. Desde allí no tardamos en advertir al tercer miembro de la misión, el hombre que Latécoère y De Massimi habían designado para acompañarme. Era imposible no darse cuenta de su llegada; a su llamativa cojera, que le hacía balancearse de un lado a otro como una peonza, se añadía el alboroto de un grupo de mozos árabes y reclutas españoles que se disputaban a gritos el derecho a cargar su único baúl. Su nombre era Francisco Cervera. Y aunque su apariencia nada parecía decir de su aportación a nuestra aventura, no tenía más que abrir la boca para convencer a cualquiera de que iba a ser indispensable para negociar el paso de nuestros aviones por el Sáhara español.

Cervera subió al *Thysville* haciendo equilibrios sobre su pierna de madera y se reunió con nosotros con una amplia sonrisa en su rostro picado por alguna enfermedad infantil. Nos abrazó con efusión e inició una amena charla en francés sobre la travesía marítima que nos esperaba y que enseguida confesó poco de su agrado, ya que se consideraba, según sus propias palabras, «un animal de secano».

—Puede estar seguro de que saldremos adelante, que no le confunda esto —dijo dando unos sonoros golpes a su extremidad inerte—; he visto de todo en la vida y siempre he sobrevivido.

—¿Qué le ocurrió? —me atreví a preguntarle al ver que hablaba de su pierna con absoluta naturalidad.

—Recuerdo de Abd-el-Krim…

Cervera era un teniente retirado por invalidez del Ejército español. Su pierna izquierda le había sido cercenada en la batalla de Annual.

—Estuve preso durante siete meses, no quieran ustedes saber en qué condiciones… Cuando el Gobierno español negoció nuestro rescate y vino a por nosotros, los soldados tenían que aguantarse las arcadas. Les aseguro que en la vida pueden perderse cosas mucho peores que una pierna.

Un súbito movimiento bajo nuestros pies interrumpió las explicaciones del teniente español. Los motores del barco estaban ya en funcionamiento y la chimenea humeaba. Faltaban pocos minutos para la partida, y los marineros soltaban las amarras y se preparaban para retirar el puente. Sin embargo, a nuestra misión le faltaba aún un hombre: Hamed ben Mohamed, un oficial gomero que me había sido recomendado personalmente por el mariscal Lyautey. Debía hacerme de intérprete y de guarda personal. Lyautey había insistido en que debía ser un hombre capaz de llevarme en brazos si era necesario, y subrayó la necesidad de que todos fuéramos armados.

Me extrañaba que Mohamed no hubiera llegado, pero en tierra nuestras mujeres agitaban los pañuelos blancos y no había ni rastro del gomero. Estaba ya dispuesto a pedirle al capitán del *Thysville* que retrasara la partida, cuando detrás de nuestro pequeño grupo le vi observándonos en silencio. Mohamed tendría entre veinticinco y treinta años, ni él mismo lo sabía con certeza. Tenía la piel morena, los ojos negros, el pelo oscuro y rizado. Un fino bigote perfilaba su labio superior, de rasgos bellos y elegantes. Su delgadez disimulaba su fortaleza. En efecto, tal como Lyautey había exigido por razones de seguridad, Mohamed habría sido capaz de llevarme a hombros varios kilómetros sobre la arena de un desierto o de una playa. Además, hablaba y escribía árabe y algo de tuareg, pero era difícil comprobar sus habilidades en ese aspecto, ya que Mohamed, la antítesis de Cervera en todo, apenas pronunciaba palabra. Nos saludó con una ligera inclinación de cabeza y permaneció algo alejado mientras el

buque iniciaba las maniobras para salir del puerto.

A las diez de la mañana, zarpamos al fin.

Durante la travesía, el cielo estuvo cubierto permanentemente por una calima blanca que enturbiaba la mirada. Cuando el capitán del *Thysville* hizo sonar por fin la sirena del barco para anunciar que llegábamos a nuestro destino, tardamos todavía un buen rato en poder divisar la costa canaria. Muy lentamente, las antiguas islas Felices fueron definiéndose en el horizonte, desvelando un paisaje que, al menos en su litoral, era seco y amarillento, muy parecido a lo que debía de ser la costa sahariana, a poco más de cien kilómetros de allí. En los días despejados puede verse el humo de las hogueras de un lado a otro y, a menudo, la arena del desierto llega a estas islas empujada por el simún.

Habíamos entrado en otras latitudes, más salvajes y deshabitadas, y la última noche en Casablanca parecía tan lejana en el tiempo y en el espacio como si se tratara de una vida distinta. Sólo un simple papel doblado en el bolsillo de mi chaqueta me recordaba a las oficinas de la rue de l'Horloge, a Le Petit Riche y a mi propio hogar.

La misma mañana de la partida, al salir de casa para embarcarme en el *Thysville*, encontré a Louis Delrieu haciendo guardia en mi puerta como un centinela. Había permanecido allí toda la madrugada para entregarme una solicitud por escrito: si mi misión resultaba exitosa, si conseguía establecer las aeroplazas y dejar allí el aceite y el combustible para que pasaran los tres aviones, él quería estar al mando de uno de los tres Breguet.

Le di mi palabra y le pregunté qué le había motivado a hacerlo.

—Han visto al globista —me dijo Delrieu—. Un gran juerguista con muy poca suerte, eso fue lo que me dijeron en Le Petit Riche. Estuvo en Casablanca, y luego se fue al sur, al otro lado del desierto, como si le persiguiera el diablo.

Había tal simpleza en la búsqueda de Delrieu, y a la vez contenía tantas esperanzas, que había decidido no contarle nada de lo que me había sucedido durante mi última noche en París. No debía regresar a Casablanca hasta el día siguiente, así que después de que Latécoère me convocara a su despacho para encargarme mi misión, me acerqué al Aéroclub de France para ver si encontraba a algún viejo conocido con quien tomar una copa y dejar que aquellas ideas se asentaran en mi cabeza antes de volver al hotel. Me acomodé en una de las confortables butacas del Aéroclub con un periódico en la mano, y después de pedir una bebida al camarero apareció un torbellino de mujeres riendo a carcajadas que avanzaban hacia una mesa reservada al fondo de la sala. Entre ellas no había ni un solo hombre. Abría la comitiva una mujer vestida con traje blanco y corbata negra. Cerrando el grupo, la marquesa de Noailles, presidenta de la agrupación de

aviación femenina Stella, a quien yo había conocido durante mi estancia en el ministerio de la Guerra. Cuando las mujeres terminaron su cena, me acerqué a saludar a la marquesa.

—Hoy tenemos buenos motivos para la celebración, capitán —dijo ella—, acabamos de recuperar el récord mundial femenino de altura, gracias a Melle Hervé, esa mujer en la que sin duda se habrá fijado. Los periódicos ya la han bautizado como «la mujer más alta del mundo».

Era imposible no fijarse en ella. Además, yo había oído muchas veces aquel nombre, en circunstancias muy distintas, pero se trataba sin duda de la misma mujer: la aviadora de Delrieu. No supe qué decir, y luego pensé que era mejor no decir nada y dejar que la marquesa hablara. Pronto me puso al día de todo lo que habían conseguido las mujeres de la Stella, y yo le hablé de la misión que iba a emprender, y de mi preocupación por la conversación de aquella tarde con Latécoère acerca de los aviadores portugueses. Y entonces la marquesa tuvo una idea brillante.

—¿No han pensado que en este asunto de la travesía del Atlántico, ustedes pueden aparecer como los vencedores y no como los vencidos? De alguna manera, el éxito de los portugueses les corresponde, ya que su viaje sólo demuestra que el objetivo de llegar a América es posible…

Poco a poco, la marquesa fue elaborando su propuesta. Se trataba de dar un golpe de efecto. El mismo Latécoère podría partir desde París con dos aviones de nuestra línea, los Breguet, cruzar Francia y la mitad norte de España para aterrizar en Lisboa el mismo día del homenaje a Coutinho y Cabral. Se uniría a la fiesta y después se los llevaría volando de vuelta a París, hasta esas mismas salas del Aéroclub, donde celebrarían una fastuosa recepción en su honor a cargo de las Lignes Aériennes Latécoère.

—Es una operación especial y necesitan ustedes a alguien especial al mando de sus aviones.

La marquesa estaba pensando en dos de sus mejores aviadoras: Marie Marvingt y Melle Hervé.

—¡Dos mujeres! —protesté sorprendido.

—Dos estrellas —respondió ella.

Como estrategia, era excelente, pero no estaba demasiado seguro de que a Latécoère fuera a gustarle la idea. Por otro lado, los argumentos eran incontestables. En realidad era una idea extraordinaria, un doble salto mortal. Si salía bien podía colocarnos de nuevo en cabeza de la carrera transatlántica. Salí de allí convencido. Pensé que Latécoère acabaría aceptando y me alegraba poder dar la noticia a Delrieu. Pero al encontrar al piloto aquella mañana,

esperando frente a mi puerta con la única esperanza de encontrar vivo al globista, tuve la certeza de que la verdad no era bienvenida en el corazón de aquel hombre que prefería vivir de recuerdos e ilusiones. No sabía qué tipo de historia de amor le había unido en el pasado con Melle Hervé, pero la vida de la aviadora parecía pertenecer ahora a un mundo muy distinto al de Louis. Era mejor que no supiera nada de todo aquello.

Al desembarcar en puerto canario, volví a leer su solicitud y me sentí lleno de fuerza para poder cumplirla. Entonces me sentía aún seguro y enérgico por la confianza que Latécoère había depositado en mí, y feliz de poder demostrar por fin de qué era capaz.

2

CALLE ALCALÁ

El capitán Roig había iniciado su misión. A bordo del *Thysville*, él y los otros tres hombres que emprendieron la travesía se iban acercando a aguas españolas. Pensé que formaban un equipo más bien extraño, un poco escaso de fuerzas. Un arquitecto que se tomaba el viaje como unas vacaciones, un teniente inválido… El único hombre que parecía poder proteger al capitán, Hamed ben Mohamed, no había sido propuesto por Latécoère, sino por el mariscal Lyautey. Tuve la sensación de que Roig se enfrentaba a su misión solo. O quizás es que su misión tenía un carácter muy distinto al que yo había imaginado. A esas alturas, Latécoère y De Massimi sabían por experiencia que Roig no necesitaba armas ni hombres musculosos, sino alguien capaz de negociar, como Cervera.

Según contaba De Massimi en *Vent Debout*, cuando el primer avión de la nueva línea Toulouse-Casablanca hubo despegado el 1 de septiembre de 1919, Latécoère y él recuperaron la calma y el tiempo para leer atentamente la ristra de condiciones que el Gobierno español había adjuntado a su autorización. Eran cuarenta y seis artículos adicionales. El documento, más que un acuerdo, parecía un blindaje: cada vuelo, cada avión y cada piloto debían estar provistos de una serie indeterminada de permisos sellados por el cónsul español en Toulouse; los aviones sólo estaban autorizados a transportar correo, ni equipos fotográficos ni mercancías ni —lo que resultaba más complicado— piezas de recambio; en cada aeroplaza se establecería un puesto aduanero para garantizar que todas estas condiciones fueran cumplidas; el Estado español se reservaba el derecho a utilizar los aviones de Latécoère cada vez que lo estimara necesario para el transporte de correo nacional, previo acuerdo con la Administración francesa. El decreto, naturalmente, era de carácter provisorio: el Gobierno español podía suspenderlo en cualquier momento sin dar lugar a reclamación.

Latécoère volvió a mirar a De Massimi con aquella mirada que no dejaba lugar a dudas; esta vez, su estancia en Madrid no iba a ser

temporal. En la calle Alcalá número 62, en el epicentro de todas las batallas ministeriales, Beppo alquiló un apartamento que le servía al mismo tiempo de alojamiento y oficina. A lo largo de su fachada hizo colgar un cartel que anunciaba en español las «Líneas Aéreas Latécoère». Su carrera se reanudaba.

Un mes después de empezar los vuelos regulares, el 1 de octubre de 1919, el piloto Genthon se vio obligado a aterrizar en pleno campo, cerca de Almería. Al bajar del avión fue apresado por dos guardias civiles, su correo fue requisado y su avión dejado a merced del tiempo y de los curiosos. Lo tuvieron retenido durante cuatro días. Las autoridades adujeron que en Almería no tenían conocimiento de la autorización de vuelo de los pilotos franceses sobre suelo español. El 16 del mismo mes, otro piloto había sido «capturado» en Lorca. Esta vez estuvo en el calabozo durante ocho días, y en todo ese tiempo Beppo no encontró a nadie que le quisiera atender. Los responsables, según le informaron, estaban de viaje, o guardando reposo en cama, o bien de cacería…

La Línea, estaba claro, seguía siendo a ojos de todos una entrometida empresa extranjera, francesa para más señas. Y algunos ministros estaban dispuestos a hacer todo cuanto estuviera en sus manos para que no siguiera avanzando hacia el sur. Por ejemplo, prohibiéndole el transporte de correo nacional a Tánger. Las órdenes, al parecer, venían de muy arriba. De una testa alta y coronada, de cara estrecha, alargada y rematada por un fino bigote que me resulta tan familiar como la de un actor de cine mudo: la cara de Alfonso XIII.

El rey aparece en más de una fotografía del libro de Beppo de Massimi, aunque en ninguna en las memorias de Roig, donde sí sale retratado Lyautey. En aquellos tiempos, Alfonso XIII era secretamente apodado «el Africano» por sus esperanzas de extender su dominio sobre el continente después de la Primera Guerra Mundial. España se había mantenido neutral, al menos oficialmente, durante la Gran Guerra, pero a pesar de eso las afinidades del estamento militar estaban claras. Se decía que, tras la contienda, España, confiando en que venciera Alemania, había pactado un suculento botín; se hablaba de un acuerdo secreto para que los alemanes concedieran todo el norte de África a los españoles arrebatándoselo a los franceses. Por algo, a pesar de la supuesta neutralidad, los alemanes habían podido disfrutar de puntos de avituallamiento y refugio de sus submarinos en la costa española durante la guerra. El proyecto hispanoalemán parecía tan firme que incluso se había elegido una capital para la nueva colonia española: Fez. Y Alfonso XIII sonreía cuando escuchaba aquel nuevo apodo de Alfonso el Africano. Todo se vino abajo con la victoria de los aliados, pero eso no significaba ni mucho menos que se hubiera olvidado del tema.

Existen algunas anécdotas extraordinarias sobre aquel asunto, pero Beppo relata una jornada de cacería que me llamó particularmente la atención. Parece ser que en aquellos días tomó parte en un concurso de tiro al pichón que se disputaba en la sierra madrileña. Estaba limpiando su escopeta cuando oyó un tumulto; se acercaba el rey Alfonso XIII, envuelto en una cohorte de otros jóvenes nobles madrileños. «Alto, delgado, jovial y vestido a la última moda», según lo describía De Massimi, miró a su alrededor y saludó a quienes conocía. En cuanto le vio mandó a uno de sus acompañantes a preguntar cómo se llamaba, ya que no reconocía el rostro del italiano, pero el nombre, por lo visto, sí le resultó familiar. Enseguida le hizo llamar a su lado.

—¿Su base de operaciones sigue siendo Toulouse? —preguntó a Beppo.

—Siempre, Majestad.

—¿Y aterrizan en Barcelona, Alicante y Málaga?

—Sí, señor.

—Creía que aterrizaban también en Tánger…

—No, Excelencia. Estamos a la espera de que el Gobierno de Su Majestad nos autorice.

El monarca sonrió y se despidió haciendo chocar los talones al estilo alemán. No volvieron a coincidir hasta el final de la jornada de tiro, cuando ya anochecía y el soberano quiso disparar todavía sobre una última pieza. Soltaron al pichón, que abatió de un disparo certero.

—¡Bravo! —exclamó Beppo.

Alfonso XIII pareció halagado y se dirigió de nuevo a él.

—En Francia dicen que los españoles tenemos ojos de gato. Es cierto, pero no hay que confundir a un gato con un cachorrito…

—A mi edad, señor, uno empieza a reconocerlos y a no confundirlos —respondió De Massimi, diplomático donde los hubiera.

Su frase pareció complacer al rey, que lo invitó a tomar unos whiskies en el pabellón de caza. Así terminaron la tarde, bebiendo y contando chistes, pero el permiso para aterrizar en Tánger no les fue concedido.

Mientras recordaba en mi habitación de Ginebra aquel episodio madrileño, pensé que la Historia, esa Historia construida en tardes de puros y licores, era en el fondo muy poco seria. Así se tomaban las decisiones: la concesión de la línea de Sevilla será para éste o para tal otro, y camarero, otra copa; compraremos aviones alemanes, y sírvame más hielo; no irán a Tánger, y otro doble, por favor. De estas decisiones dependían otras vidas cuya existencia ni siquiera imaginaban. La del capitán Roig, la de Louis Delrieu, la de las aviadoras de la Stella.

A pesar de la decisión de Alfonso XIII de que los aviones de Latécoère no aterrizaran en Tánger, La Línea siguió extendiéndose. Primero, sin tocar Tánger, hasta Rabat y Casablanca. Luego saltó a la arena pública la cuestión de Gibraltar, que desvió la mirada sobre Tánger y los franceses para cargar tintas contra los británicos. La alta política siguió su curso y, en 1923, Tánger obtuvo un nuevo estatuto internacional. El mismo año de la Misión Roig, aunque los franceses seguían sin tener los permisos para sobrevolar el Sáhara español, La Línea pudo aterrizar en Tánger. Nada se alteró. La maquinaria del tiempo es imparable.

Mientras yo seguía leyendo en mi refugio ginebrino, en mis auriculares Bach punteaba y contrapunteaba sus fugas. Imaginé un gran pentagrama, los renglones de la Historia, en los que cada uno desempeñaba su pequeño papel: éramos simples corchetes de cabeza negra dispuestos al antojo de algún invisible compositor. Latécoère, De Massimi, Roig, yo misma. Todos nosotros. Piezas de un complejo puzzle que empezaba a recomponer. Debía seguir avanzando. Pulsé replay. Me dejé llevar por el *Clave bien temperado* de Bach.

El capitán pronto llegaría a las Canarias.

3

MEMORIAS DEL CAPITÁN ROIG: CANARIAS

Si hay algo que aún puedo decir con certeza de todo cuanto sucedió en la misión, es que los días en que recalamos en las Canarias fueron verdaderamente felices. La vida en Las Palmas era tranquila, de una calma casi inimaginable viniendo como veníamos de Casablanca. Habíamos llegado a una isla. Allí, mi grado cobraba connotaciones muy distintas. Ser capitán en una isla remite de inmediato a los buques y al mar, a difíciles travesías y eventuales naufragios. Hasta ese momento, nada de eso había habido en mi carrera. En Las Palmas, la brisa marina me recordaba sin remedio aquella otra manera, tan distinta, de ser capitán. Y eso me impulsaba a seguir adelante.

El café del Hotel Europa se convirtió en nuestro centro de operaciones desde que llegamos a tierra, el 8 de enero de 1923. Lo primero que hice fue repartir el trabajo. Cervera se encargaría de las relaciones con las autoridades militares de las dos provincias del Sáhara español: Saguia el Hamra —capital, Cabo Juby—, justo enfrente de donde nos encontrábamos; y la provincia de Río de Oro —capital, Villa Cisneros—, en la zona sur. Ancelle y Mohamed debían hacerse con las provisiones necesarias para alimentarnos durante tres meses, así como con el material indispensable para delimitar las futuras pistas de aterrizaje de La Línea. Yo me encargaría de comprar los bidones de combustible y el aceite que permitirían a nuestros aviones repostar en el futuro, así como de buscar el velero y la tripulación con los cuales íbamos a enfrentarnos al océano y a reconocer sus costas.

Cada tarde, después de haber recorrido puertos, despachos y almacenes, nos sentábamos en las tranquilas mesas de madera del café para poner en común nuestros avances y para pasar el rato, puesto que una vez terminada la jornada no había mucho que hacer.

Afortunadamente, Cervera se hizo en pocos días con el favor de los dueños del hotel. Así fue como de los guisos de «papas» y pescado seco que se repetían mañana y noche los primeros días pasamos a degustar las verdaderas especialidades de la dueña y el vino fuerte de las islas.

Todas las mañanas nos ofrecían fuentes de plátanos y quesos de cabra para comenzar el día, y esos sencillos alimentos hacían que se instalaran en nosotros una energía y una bonanza de ánimo que nos acompañaban durante toda la jornada. Las autoridades de las islas, además, nos trataban con complacencia; la idea de una posible conexión aérea con la península les parecía una noticia excelente. Por petición del Cabildo, señalé para ellos el emplazamiento de una pista de aterrizaje en la bahía de Gando, donde la orientación del terreno y el sentido de los vientos eran favorables.

Por lo demás, diariamente yo pasaba a limpio las cuentas y mandaba telegramas a De Massimi y Latécoère para mantenerlos al corriente y pedir más fondos. Había hecho una lista de todo lo que creía que íbamos a necesitar: prismáticos, revólveres, municiones y una serie de chucherías, como espejos y caramelos, con las que pensaba ingenuamente que podría establecer buenas relaciones con las tribus indígenas del desierto. Mohamed enseguida me desengañó:

—Té, azúcar y tabaco —sentenció.

A pesar de esta simplificación del equipaje, recibí algunos telegramas irritados de Latécoère, quejándose del dispendio de pesetas. Nada de eso parecía tener demasiada importancia. El espíritu de la isla nos envolvía, y nos transportaba a esa forma algo tropical de afrontar la vida.

En el Hotel Europa, Cervera, todas las noches después de cenar —con un purito en la mano, degustando lentamente un café negro como el petróleo—, nos entretenía con sus historias extravagantes. Ancelle y yo, aclimatados ya al modo de vida canario, le escuchábamos con una copa de ron en la mano, mientras que Mohamed, silencioso como nuestra conciencia, sorbía un gran vaso de té y observaba a aquel hombre contar sus vivencias. Así supe quién era el coronel Francisco Bens, el gobernador del Sáhara español desde hacía veinte años, con quien tendría que tratar apenas dos semanas más tarde.

—Yo no sé si ustedes, *mesiés*, tienen alguna expresión parecida en su idioma —comenzó a contar Cervera—, pero vaya, estoy seguro de que me entienden: nosotros lo llamamos «tenerlos cuadrados».

Comprendimos perfectamente a Cervera, y él siguió adelante con su narración.

—Este coronel Bens, que ahora es el mandamás de las posesiones españolas en el Sáhara, era capitán cuando en 1912 españoles y franceses llegaron a un acuerdo para repartirse oficialmente los territorios marroquíes en los que llevaban años faenando. Cada uno se quedó una parte bien distinta, eso sí. Ustedes, *mesiés*, que son muy listos y cuentan por ello con toda mi admiración, se quedaron el trozo grande del pastel, como quien dice, y nosotros con un arenal del carajo, pero ¿quién iba a cuidar de ese secarral, desprovisto de todo

servicio y conexión con el mundo? Nuestro amigo, mi tocayo capitán Francisco Bens, se ofreció voluntario. Digo yo que debe de ser porque su cabeza y su corazón son tan duros como esas tierras.

El teniente dio un seco golpe en su pierna de madera para subrayar sus palabras.

—Bens se instaló en Villa Cisneros, desde donde, a falta de algo más que hacer, planificó la ocupación efectiva del resto de los territorios del África Occidental Española, es decir, de Cabo Juby. Por aquel entonces en Cabo Juby no había más habitantes que un cadí y varios moros con tres lanchas, que se dedicaban al pequeño comercio pesquero, y que, con mucha vista, rápidamente enarbolaron una bandera española en signo de obediencia al recién proclamado Protectorado español. El día de la Virgen de agosto de 1914, mientras ustedes los europeos ya estaban intercambiando cañonazos, un destacamento de soldados procedentes de las Canarias se reunía en Villa Cisneros bajo las órdenes de Bens para preparar la ocupación. El capitán estaba henchido de excitación; por fin iba a ser un conquistador, pero llegaron los alemanes y le fastidiaron el plan.

—¿Alemanes en Villa Cisneros? —pregunté a Cervera con curiosidad.

—En realidad no llegaron a pisar tierra… Tan sólo un día después de que llegaran las tropas de Bens para ponerse a sus órdenes, un barco alemán se refugió en la costa de Villa Cisneros para aprovisionarse y reparar alguna pequeña avería. Muy pronto, los ingleses lo detectaron y mandaron al crucero *Highflower* a que lo liquidara. Bens, como gobernador de la zona, no se podía mover hasta que no terminara el asunto, así que, por la cuenta que le traía, no ofreció ayuda alguna a los alemanes, sino que los entretuvo con maniobras dilatorias haciéndose pasar por su aliado. «Enseguida llegan los repuestos, *herr kaiser*.» «Con la llegada de las tropas canarias nos hemos quedado sin víveres, *herr koronel*»… Sólo deseaba que llegasen de una vez los ingleses y los hundieran de un cañonazo para poder marchar tranquilo a la conquista de Cabo Juby. Los ingleses llegaron el 26 y en poco más de una hora hundieron a los alemanes, que naufragaron convencidos de la amistad de Bens. Días más tarde, el coronel fue condecorado con la medalla al valor por la Armada Británica.

—Es la primera vez que oigo que un militar español se pone del lado de los ingleses frente a los alemanes… —volví a interrumpir a Cervera.

—Yo creo que don Francisco estaba tan cegado por su propio objetivo que le hubiera dado igual tener delante a ingleses, alemanes o habitantes de la Cochinchina. A él lo que le preocupaba era que, con todo este asunto, los preparativos se retrasaron. La tropa de ocupación

de Bens no estuvo dispuesta de nuevo hasta el 15 de octubre, día en que embarcaron hacia Cabo Juby. Ya estaban saliendo por la bocana, poniendo rumbo al norte, cuando un vapor correo de nombre *Antoñita*, que hacía de enlace regular con Fernando Poo, les interceptó. El capitán del barco entregó a Bens una orden del ministerio de Marina para que suspendiera la operación por mar por considerarla arriesgada y poco segura. Fin de la expedición.

Cervera terminó de un solo sorbo su café y se limpió los labios con energía.

—En su despacho de Villa Cisneros, Bens leyó y releyó la orden, incrédulo. El papelito no dejaba lugar a dudas: «Suspender la operación por mar». Y entonces, su terca cabecita se iluminó: nada decía ahí de no realizar la operación por tierra. Al día siguiente, él mismo, al frente de treinta y seis desgraciados más, se puso en marcha a través del pedregal con dirección a su ansiado objetivo, que se encontraba a seiscientos kilómetros de distancia. Seiscientos kilómetros de terreno baldío, sin más elementos que la arena, los pedruscos y algunos matorrales, sin lugares para avituallarse, con sólo dos pozos de agua localizados en todo el trayecto, y teniendo que llevar a cuestas dos pesadas cargas: los víveres para todos, por un lado, y un pendón con la bandera rojigualda, por el otro. Aun así, la extraña ambición de Bens podía soportar eso y mucho más.

—Qué personaje… —murmuró Ancelle.

—Tras diecisiete días de marcha —continuó Cervera—, llegaron por fin a Cabo Juby. El cadí y sus tres moros, que se alojaban en una antigua factoría de pescado construida por un inglés más de veinte años atrás, los recibieron con alegría, porque ya sabían que el gobernador traía esa idea en la cabeza y que, tarde o temprano, iba a realizarla. Su vida no iba a cambiar, así que era mejor ponerse a su servicio y recibir a aquella extraña comitiva como si fuera su salvación. Todo fueron hurras y buenas palabras. Durante siete días, convivieron con alegría en el desolado territorio de Cabo Juby. Bens, para dejar constancia de la ocupación, durmió cuatro noches en la Casa de Tierra, pequeña edificación a veinte metros de la costa, y tres noches más en la Casa de Mar, la factoría inglesa que ocupaban los moros. Vamos, que echó una meadita para marcar el territorio, como decimos nosotros… El lugar fue bautizado con el nombre de Villa Bens.

Miré a Cervera con una mezcla de burla por aquel episodio y temor por lo que nos esperaba. Hamed ben Mohamed, que hasta entonces había permanecido en silencio, pronunció unas lacónicas pero esclarecedoras palabras:

—Los ingleses dan palo, pero dan pan. Los franceses dan palo, pero no dan pan. Los españoles no dan pan ni palo. En el Sáhara español,

las tribus siguen sintiéndose a sus anchas y en su tierra.

Bens, en efecto, ocupó Cabo Juby sin disparar un solo tiro, sin oposición de los indígenas y sin combate, todo lo contrario de como se había producido la penetración francesa en el África Occidental. Ahora, sus tierras eran refugio de las tribus insumisas a Francia y al sultán de Marruecos. Por lo que había contado nuestro amigo Cervera, Bens se consideraba amo y señor de aquellas tierras y, seguramente, cualquier paso que quisiéramos dar en su territorio debía contar con su aprobación.

Bens encarnaba el típico espíritu militar. Lo sabía muy bien. No podía olvidar que, como él, yo había pasado la mayor parte de mi vida entre uniformes y cuarteles, pero quién sabe cómo había arraigado esa forma de vida en su cabeza, recalentada por el sol del Sáhara. Ese hombre era una gran incógnita. Tal vez era un simple títere de Madrid y de su propio orgullo, como apuntaba Cervera, o quizás un hombre que sabía muy bien lo que estaba haciendo. En todo caso, de él dependía parte del éxito de nuestra misión, ya que era cierto que, si bien Beppo de Massimi estaba moviendo hilos entre sus contactos en la Administración española en Madrid, de momento no teníamos ningún permiso oficial para transitar por el Sáhara español y dejar allí las provisiones de combustible y aceite para el vuelo futuro de los aviones de La Línea.

Era consciente de que había muchos hombres pendientes de lo que hiciéramos en Cabo Juby. Todas las esperanzas de los pilotos en el cielo, de los mecánicos en tierra y de Latécoère en los despachos se iban a poner en juego. Sólo cien kilómetros de océano me separaban de ese lugar, y muy pronto iba a cruzarlos. El 19 de enero encontré por fin un barco ideal para nuestra travesía. El armador era un tal José Suárez, que nos lo arrendaba por cinco mil pesetas al mes. Su nombre: *Frasquita.*

4

LA «FRASQUITA»

La fotografía de la *Frasquita* que el capitán adjuntó en sus memorias está algo desenfocada. Quizá por eso parece deslizarse sobre la bruma. Es un yate de tres mástiles y velas finas, de casco estilizado, pero hay algo más que llama la atención, algo que no pertenece estrictamente a la nave: casi se puede sentir el gran silencio que la rodeaba, como si con ella desplazara el tiempo y el espacio. Tenía el aspecto de un buque fantasma y, en efecto, lo fue.

Es difícil encontrar la estela de un barco. Sólo queda la memoria de las rutas que emprendió, si es que tuvieron alguna importancia. Los periódicos podrían ser ya el último cuaderno de bitácora.

Cerré por un momento las memorias del capitán y encendí mi portátil.

En la hemeroteca digital del *Canarias 7* encontré un artículo sobre el misterioso pasado de aquel barco en que comenzó la Misión Roig. Un periodista canario se había dedicado a perseguir su rastro por los archivos municipales. Por las fechas que barajaba, me di cuenta de que esa historia fantasmagórica era anterior a la expedición. Lo que no sabía era si el capitán la conocía cuando se hizo con el barco, o si de haberlo sabido le habría importado. Tal vez no era supersticioso.

Exactamente veinte años antes de que Roig alquilara el barco, apareció en el horizonte del Puerto de la Luz la silueta de la *Frasquita*. Su propietario era un francés llamado Jacques Lebaudy, que hasta entonces era conocido por ser el hijo de un multimillonario comerciante de azúcar y que, desde aquel momento, fue famoso por su locura. Lebaudy se autoproclamó ni más ni menos que emperador del Sáhara. Partió con la *Frasquita* hacia la costa sahariana y allí desembarcó en algún punto entre Cabo Juby y el cabo Bojador. Se encontró con tres indígenas, les regaló un paquete de azúcar y pensó que los había subyugado. Al día siguiente proclamó la fundación de dos ciudades, a las que llamó Polis y Troya, en esa costa vacía. Después se hizo llamar Jacques I, diseñó su propia bandera en tonos amarillo y púrpura y hasta acuñó su moneda imperial. La creación del

Imperio del Sáhara no pasó desapercibida. Franceses y españoles, alarmados por el proceder de ese individuo estrafalario en un territorio caliente en que todavía no habían establecido acuerdos de colonización, decidieron pararle los pies y lo reclamaron judicialmente. Jacques I huyó, abandonando a su suerte a dos de los marineros de su tripulación, que habían sido secuestrados por los nativos. Se instaló en Londres, donde fijó su corte en el Hotel Savoy. Se hizo llevar un trono construido para él. Cada vez que entraba al comedor del Savoy, los músicos tenían orden de tocar el himno imperial del Sáhara y todos los huéspedes se ponían en pie. Allí anunció los preparativos para la ceremonia de coronación que había planeado para el enero siguiente: el desierto iba a ser decorado con banderas y flores artificiales, él mismo desfilaría entre cien granaderos, a los que los súbditos rendirían obediencia. La coronación sería seguida por una misa solemne en la iglesia recién construida para la ocasión encima de la duna más alta. Por la noche, en la fiesta de gala, el suelo se cubriría de antorchas y los fuegos artificiales iluminarían el cielo.

Jules Lebaudy, el azucarero millonario, viendo que los desvaríos de su hijo ya habían llegado demasiado lejos, viajó hasta Londres y, de un día para otro, hizo desaparecer a todo su séquito del Savoy, eliminó toda la parafernalia imperial y mandó a su hijo, con esposa e hija incluidas, lejos de Europa, a una mansión en Long Island, Nueva York. Según se supo mucho después, los kilómetros de distancia no hicieron entrar en razón a Lebaudy, quien, en un intento de engendrar un sucesor varón que reclamara el trono del Sáhara por derecho propio, anunció que iba a violar a su hija. Antes de que lo hiciera, su mujer lo mató de un disparo certero en la frente.

Todo esto resulta inverosímil, pero sucedió realmente. Aunque también existen otras versiones sobre el final del hijo del azucarero. Había quien contaba que años más tarde se había vuelto a saber de Lebaudy porque había organizado una expedición a camello que, cruzando el Sáhara, debía llegar al Vesubio. Otros juraban que habían visto su nombre anunciado en el cartel de una obra de teatro muy de moda en Broadway aquella temporada.

Al terminar de leer aquella historia pensé que el Sáhara volvía locos a los hombres. Probablemente a las mujeres también. Desde luego volvía locas a las almas inflamadas, como si el calor del desierto fuera justo el elemento que les faltara para provocar una combustión interna retardada durante mucho tiempo. Quizá le sucediera algo parecido a Roig, y por eso fue silenciado. De hecho, tanto el capitán como el loco hijo del azucarero habían recalado en las islas Canarias con la obsesión de llegar al Sáhara, rasgo común a todos los navegantes que pisaron alguna vez las islas.

Comenzó con Diego de Herrera, nombrado por los Reyes Católicos señor y amo único de esas costas a mediados del siglo XV. Poco después de desembarcar en Gran Canaria, Herrera, sin conocer la repercusión que tendría su gesto cuatrocientos años más tarde, hizo algo que señaló el inicio de la historia colonial española en el Sáhara. Como Roig y Lebaudy, desde las islas Canarias se echó a la mar. Llegó a la costa africana y allí, tal vez muy cerca de lo que después sería Cabo Juby, clavó una cruz. Ese lugar se llamó Santa Cruz de la Mar Pequeña, y por muy pequeña que fuera, no debería pasarnos inadvertida; esa cruz de hierro clavada en una costa a sólo cien kilómetros de distancia de las Canarias se esgrimió durante siglos como motivo suficiente para justificar el derecho de los españoles sobre tierras del Sáhara, a pesar de que Santa Cruz de la Mar Pequeña fue rápidamente devastada, borrada del mapa y convertida en una especie de leyenda, de lugar fantasma, en la terca memoria de los navegantes.

Santa Cruz durmió un sueño de siglos sólo interrumpido por incursiones comerciales de algunos británicos que fueron espantados como moscas. En la segunda mitad del siglo XVIII, un aventurero escocés, George Glas, pensó que la costa atlántica del Sáhara era el lugar ideal para construir una factoría comercial pesquera. La llamó Port Hillsborough; actual Puerto Cansado. Los españoles hicieron todo cuanto estuvo en sus manos para que desapareciera de allí: lo acusaron de defraudar impuestos, lo encarcelaron, provocaron un motín entre sus hombres. Cuando, tras muchas desventuras, ya se creía liberado y a salvo en el barco que lo devolvía a Inglaterra con su mujer y su hija, lo asesinaron. Un siglo más tarde, otro inglés, Donald McKenzie, volvió a interesarse por la zona como nudo comercial entre las caravanas que cruzaban el Sáhara y, surcando el Atlántico, llegaban hasta los puertos británicos. Construyó en Cabo Juby una factoría pesquera como punto de partida para desarrollar un ambicioso (y también fantasioso) proyecto para anegar el Sáhara; quería irrigar artificialmente la zona hasta convertirla en un vergel. Sin embargo, debido a las presiones españolas tuvo que abandonar su empresa un año después. No tuvo tiempo ni para sembrar una patata. Como único testigo de su aventura quedó el edificio de la factoría, conocido hasta el día de hoy como Casa de Mar.

Ante la presencia de tantos intrusos en unas tierras que consideraban propias, los españoles sacaron a relucir de nuevo el fantasma de Santa Cruz de la Mar Pequeña. En 1884, el africanista Emilio Bonelli partió de las Canarias en una nueva expedición. La aventura colonial europea en África se había disparado y España se estaba quedando sin una sola posesión. Recuperar y reclamar Santa Cruz parecía el camino más lógico hacia la ocupación del Sáhara. Así

que Bonelli puso pie y bandera en una estrecha península que se extiende al sur de la costa sahariana y fundó oficialmente Villa Cisneros (en honor al cardenal), hoy llamada Dakhla.

Mientras, Francia había declarado el África Occidental Francesa. La Mauritania francesa lindaba con la zona de influencia española, y las disputas entre los dos países por delimitar sus respectivas zonas fueron constantes. Francia estableció un gobernador general permanente en la AOF y el Gobierno español decidió hacer lo mismo en su zona de influencia. Designó al capitán Francisco Bens, el «personaje» del que el teniente Cervera acababa de poner en antecedentes a los miembros de la Misión Roig. Desde Villa Cisneros, Bens realizó varias expediciones, tratando de afianzar su zona, siempre en conflicto con Francia, incluido Cabo Juby. Y todo había empezado con una pequeña cruz.

Volví a los archivos de madame Latécoère y recuperé la carpeta correspondiente a 1923. Allí estaba el contrato de alquiler de la *Frasquita*. Y también una carta de Roig dando indicaciones técnicas al ingeniero de la alcaldía de Las Palmas de Gran Canaria, Rafael Hernández, para construir una aeroplaza en la bahía de Gando. Las Canarias eran ya un apeadero perfecto en las rutas marítimas hacia Europa y América cuando el capitán Roig recaló allí. Pronto iban a serlo también de las rutas aéreas. Y los franceses no serían ni mucho menos sus únicos pretendientes.

En aquella época varias compañías se disputaban el enlace aéreo de Canarias con la península, sobre todo porque las islas eran un trampolín idóneo para saltar al otro lado del Atlántico. Las páginas escritas por De Massimi están llenas de candidatos a ganarles en la carrera hacia América, y entre ellos hay nombres muy célebres en la historia de España. El Gobierno había decretado por ley que sólo podían optar a cruzar el cielo español las compañías nacionales, pero se crearon sociedades de nombre y domicilio español con hombres tapadera al frente, que eran abastecidas por máquinas, personal y capital extranjero. Al frente de la Unión Aérea Española se encontraban Francisco de Borbón, pariente del rey, y el general Puentes, que estaban sostenidos por la casa aeronáutica alemana Dornier. El presidente de La Compañía Peninsular de Comunicaciones Aéreas era Alejandro Lerroux. Formaba parte del consejo el teniente coronel Nicolás Franco, hermano del piloto militar Ramón Franco y de Francisco Franco. La empresa alemana Junker suministraba el material de vuelo. La tercera compañía en competencia era la Sociedad Colón, representada por el teniente coronel Herrera y un viejo conocido de Latécoère y De Massimi, Jorge Loring, propietario de los primeros terrenos que La Línea alquiló en El Prat. Loring había iniciado su propia carrera aeronáutica y en aquel momento se erigió

en enlace entre la casa alemana Zeppelin y el Gobierno de Alfonso XIII. Su objetivo era crear una línea de dirigibles entre Canarias y Buenos Aires. Además de todas estas compañías con marcado acento alemán, también competía por el cielo canario una sociedad inglesa capitaneada por el insigne sir Eric Goddes y, lo que era más impresionante todavía, avalada por un capital de un millón de libras. Los ingleses, con esta aparición estelar, podían ser más duros de batir que los alemanes.

Mientras esto sucedía, Beppo de Massimi se desvivía en los despachos de Madrid para que les fueran concedidos los permisos para sobrevolar Río de Oro y aterrizar en Cabo Juby y Villa Cisneros camino a Dakar; quería los permisos para poder realizar el posterior raid aéreo si la expedición de Roig por mar tenía éxito. La solicitud de Beppo de Massimi, una vez más, se quedó sin respuesta, pero Latécoère decidió que había que seguir adelante. Él había tenido la idea antes que nadie y no podía dejarse ganar. Así que, sin hacer caso de competencias ni permisos, mandó hacia las islas al capitán Roig para que siguiera abriendo camino a bordo de aquel velero llamado *Frasquita*.

En el horizonte, indemne a las eternas locuras de los hombres, estaba la costa sahariana. Hacia ella se encaminaba el capitán Roig el 19 de enero de 1923. En la carpeta del archivo Latécoère estaba guardado el telegrama que el capitán le mandó desde Las Palmas solicitando permiso para cerrar el acuerdo con el armador:

> De Roig a Latécoère:
> Hallado barco ideal para la expedición STOP Nombre Frasquita STOP Precio 5.000 pesetas al mes tripulación incluida STOP Solicito permiso para cerrar transacción

Pronto recibió el mensaje de respuesta. También ese telegrama se conservaba y su contenido debió de resultar tan sorprendente para el capitán como lo fue entonces para mí:

> De Latécoère a Roig:
> Alquile velero STOP Pilotos Costes y Delrieu detenidos por transporte de narcóticos en su avión STOP Prestigio de La Línea en peligro STOP No tengo más remedio que aceptar propuesta de la marquesa de Noailles STOP Partimos hacia Lisboa con las aviadoras de la Stella STOP Cumpla con su misión.

5

MEMORIAS DEL CAPITÁN ROIG: CABO JUBY

Llegó por fin el día en que pudimos dejar atrás las islas y hacernos a la mar por nuestros propios medios. Eso era sin duda una gran noticia y, sin embargo, mi felicidad no era completa; el telegrama que me había mandado Latécoère me había dejado intranquilo. Lo había releído más de veinte veces. No podía creer que alguno de nuestros pilotos fuera detenido por asuntos tan turbios, pero mucho menos podía creerlo tratándose de Louis Delrieu. Yo sabía todo lo que estaba en juego para él, su determinación de unirse a mi raid en cuanto volviéramos a Casablanca, pero nada podía hacer yo desde Canarias. Latécoère, enfrascado en la preparación del vuelo a Lisboa con las aviadoras, no querría escucharme. Lo había dejado bien claro: alquile velero, cumpla su misión.

El 19 de enero cerré el trato con el armador de la *Frasquita*, y esa misma mañana nos echamos a la mar, rumbo a la costa del Sáhara.

La *Frasquita* era un yate que llamaba la atención de todos los expertos. Algunos incluso recordaban que esa embarcación ya había emprendido un viaje semejante veinte años atrás, episodio del que muchos se negaban a hablar, a causa de una supuesta leyenda negra en la que yo, desde luego, no creí. Su tripulación estaba compuesta por cinco hombres cuya competencia a los mandos de la nave debía salvarnos de más de un mal paso. Ancelle, Cervera, Hamed ben Mohamed y yo seríamos los pasajeros. El capitán era un hombre de mar con experiencia sobradamente probada, según me aseguró don José Suárez, el armador que me arrendó la nave en Las Palmas. La duración del viaje se calculaba en dos meses, ida y vuelta, con escalas en Cabo Juby, Villa Cisneros, Port-Étienne, Saint Louis y Dakar. De ser posible haríamos otras escalas en fondeaderos y bahías intermedias, siempre que el viento, el mar y los indígenas lo permitieran, según quedó estipulado en el contrato.

Desde que dejamos el puerto de Las Palmas, los vientos alisios soplaron con fuerza, haciendo que la *Frasquitacabeceara* sobre las olas de forma acusada y constante. Su proa afilada parecía coser el mar,

cuyas crestas se deshilachaban en forma de espuma. Mientras la tripulación batallaba con las velas y el timón para mantener nuestro rumbo hacia la costa africana, nosotros nos refugiamos en la cabina. Al decir cabina, debo aclarar que *laFrasquita*, a pesar de su elegancia, no era precisamente un yate de recreo. En los últimos años se había usado para transportar cargamentos de plátanos recogidos en diversos puntos de las Canarias y embarcados en Las Palmas hacia los puertos europeos.

La cabina, por tanto, inútil al transportar bananas en lugar de pasajeros, no era exactamente lujosa. Estaba compuesta por una mesa plegable de madera y dos bancos, plegables también. Cuatro cajones de un metro ochenta de largo, sesenta centímetros de ancho y sesenta de alto, formaban dos literas pegadas a las paredes del habitáculo. Cada uno de nosotros entraba en uno de estos nichos por una portezuela corredera lateral; eran nuestras camas.

—¿Camas? Más bien parecen cuatro sarcófagos —bromeó Ancelle al entrar, arrugando la nariz mientras examinaba uno de los compartimientos.

Un alboroto en cubierta interrumpió sus comentarios.

—¡Apártese, grumete! —vociferaba el inconfundible Cervera, acompañado por el traqueteo de su pierna postiza en la madera.

Luego el martilleo se hizo más apresurado y más sonoro, hasta que vimos aparecer al teniente por la escalerilla de la cabina. Echó un vistazo a derecha e izquierda, arriba y abajo, y se arrojó sobre uno de los camastros inferiores.

—No pretenderán que duerma en uno de los de arriba, ¿eh? —nos dijo, e inmediatamente cerró los ojos con fuerza.

—¿Se encuentra bien, Cervera? —le pregunté.

Él me respondió con tres palabras:

—Mal de mar.

Lo cierto es que no iba a pronunciar muchas más durante nuestra travesía. Cervera era el único al que no parecía importarle la estrechez de la cabina. Mientras nos acomodábamos en nuestra nueva casa flotante, nos reíamos del teniente, que mostraba tantas tablas en tierra firme y tan poca firmeza en alta mar.

Con el paso de las horas, el mar fue envalentonándose más y más y a todos nos fue cambiando el humor. Estábamos pendientes de los movimientos oscilantes de la *Frasquita* como si se tratara de nuestra respiración. Hacia el horizonte, el cielo se iba ennegreciendo, iluminado sólo de vez en cuando por el resplandor de los relámpagos. Íbamos hacia la boca del lobo. Entre nosotros se había creado un espeso silencio. Cervera permanecía con los ojos cerrados, sujetándose con ambas manos a los tablones de madera de su cajón, y no soltaba

palabra, apenas algún gruñido de vez en cuando. Ancelle daba vueltas sobre sí mismo tratando de hallar una postura menos incómoda para sus riñones. Y Mohamed, hierático como una esfinge, estaba sentado en su camastro, con la espalda recta como una tabla, mirando a algún punto que iba más allá de las paredes de la cabina, del casco de la nave y tal vez de este mundo. Yo los miraba a todos temiendo que la moral de nuestra expedición flaqueara antes de comenzar.

—¡Capitán Roig! —gritaron entonces desde cubierta—. ¡Suba enseguida, capitán!

Me apresuré a cubierta, y allí, entre la lluvia, la negrura y los esporádicos relámpagos, vi un bulto que se revolvía en el suelo, como si fuera un animal salvaje. El bulto no era otro que el capitán de la *Frasquita*, al que tres de sus hombres sujetaban brazos, piernas y lengua, mientras el capitán expulsaba espuma por la boca.

—Es un ataque de epilepsia —me dijo el segundo—, ayúdenos a sujetarlo, enseguida se le pasará.

Me arrodillé con los marineros y, poco a poco, el temblor cesó, como si su alma, finalmente, hubiera expulsado al diablo. El capitán, ese viejo lobo de mar del que me habían cantado las excelencias en puerto, quedó inhabilitado para el resto del viaje. A nosotros nos impidió disfrutar de su pericia al frente de la nave y, a su tripulación, de dos manos más para realizar las pesadas tareas de a bordo.

Esa primera noche, alterados por la marejada y vivamente impresionados por la súbita enfermedad de nuestro capitán, tratábamos de conciliar el sueño en las literas de la cabina. Nos faltaban los relatos de Cervera, a los que nos habíamos acostumbrado en nuestras noches en el café del Hotel Europa, y parecía que nadie iba a poder dormir sin una historia a la que aferrarse. Sólo Mohamed desafiaba a la marea y prefirió pasar en cubierta el máximo tiempo posible, ya que para él el confinamiento en aquel estrecho espacio era mucho peor que los vaivenes del mar. Aun así, a medianoche regresó a la cabina, más pálido que de costumbre, según me pareció ver a la luz de una tambaleante lámpara.

Para distraer la atención de esos hombres, se me ocurrió contarles la historia de la *Frasquita*, que había podido escuchar entera de boca de uno de los hombres que mejor la conocían, un marino ya retirado apellidado Guigues que había formado parte de la tripulación de ese misterioso viaje veinte años atrás.

Cuando acabé de contar la historia, se hizo un silencio profundo, y pensé que mis palabras habían conseguido adormecer a mis camaradas, hasta que Cervera, por fin, rompió su silencio:

—¡Muchas gracias, *mesié* Roig, ahora sí que vamos a dormir todos tranquilos!

—Es el Sáhara —sentenció Mohamed con solemnidad—, vuelve locos a los hombres.

Decidí no dejarme impresionar por las palabras de Mohamed. Valía más que tratara de conciliar el sueño. Debía tener la mente despejada para concentrarme en lo que me era propio, el estudio del terreno que iba a encontrar al otro lado: Cabo Juby, la costa occidental del Sáhara.

Después de tres días de viaje, el aire caliente del desierto, tras rebasar playas y acantilados, llegaba ya hasta la cubierta de la *Frasquita*. Pronto avistamos un siniestro edificio de piedra que parecía flotar sobre el agua. Era la Casa de Mar, una antigua factoría pesquera, construida frente a la playa de Cabo Juby, que los militares españoles habían convertido en penitenciaría. El fuerte español apareció un poco más allá, en los inicios de una llanura inacabable, en medio de un paisaje de piedra y arena. Se encontraban algunas palmeras filamentosas aquí y allá, y arbustos y vegetales juncosos en los lechos de los cauces secos de antiguos arroyos. El entorno hacía imposible una vida sedentaria. Las tribus nómadas vagaban por los rincones de ese espacio, siguiendo siempre al caprichoso pasto. Según supe después, la mayoría de ellos eran teknas y los teknas, así mismo, se dividían en innumerables familias. Las que allí predominaban eran erguibats, arosiyens y oued delims. Nunca había oído esos nombres. Para mí, como para tantos otros, quedaban todos englobados en el término «tribus indígenas».

En este inhóspito paisaje se alzaba el fuerte español de Bens, donde deberíamos señalar una pista de aterrizaje y sentar las bases de la futura aeroplaza. No vimos signo alguno de vida, ni tampoco vimos luz en los edificios, que se encontraban a quinientos metros de la *Frasquita*; tan sólo me pareció oír un fino aullido procedente de la Casa de Mar, aunque tal vez fuera mi imaginación. Recogimos velas y echamos el ancla para pasar una noche silenciosa y oscura.

A las diez de la mañana siguiente distinguimos movimiento alrededor del fuerte. Una barcaza se hacía a la mar, con sus ocho remeros y un oficial de la guarnición a bordo. Los marineros se acercaban a la *Frasquita* a indagar las razones de nuestra escala. Ése era trabajo de Cervera.

—¿Está el ancla echada? —preguntó antes de aparecer en cubierta, con total compostura, como si hubiera pasado la noche en el mejor hotel de Casablanca—. ¡Dios les guarde! —saludó a aquella tropa—, teniente Francisco Cervera y Malagrana, para servirles.

Se intercambiaron saludos al estilo militar, y Cervera estuvo unos buenos veinte minutos charlando con los españoles, tratando de explicarles quiénes éramos y por qué estábamos allí. Poco después fuimos invitados a descender a tierra.

Ancelle, Mohamed, Cervera y yo subimos a esa pequeña lancha de

remos que nos llevó a la orilla. El mar estaba calmo y la distancia era corta, pero en los rostros de los soldados se dibujaba una mueca de gran agotamiento. Tenían los ojos hundidos, las mejillas chupadas y el rostro entero teñido de cierta oscuridad. Hicimos el trayecto en silencio, escuchando cómo las palas golpeaban el mar. Fue así como hicimos pie en el Sáhara. Bajo la suela de mis botas, sentí de golpe su enérgico calor.

Aquello era la nada. La tenebrosa Casa de Mar. Una playa gris y lisa como un espejo. El fuerte español y, detrás de éste, nada. Caminamos a buen paso hacia allí. Era un fuerte bajo, de planta cuadrada construida alrededor de un patio central, que se alzaba a veinte metros de la orilla. Tenía dos puertas de entrada, la de poniente y la de levante. Esta última se abría directamente al patio y, cruzándolo en línea recta, se llegaba al edificio principal, de dos pisos de altura, donde se encontraban las dependencias mayores. A izquierda y derecha de este edificio, se extendían los brazos norte y sur del fuerte, donde estaban las habitaciones con los camastros de los setenta soldados rasos. Al final de estas alas laterales, unas escaleras conducían a las torres de vigilancia, pequeñas y cuadradas, sin ornamentos de ningún tipo salvo una pequeña abertura al frente para apostar el cañón de un triste fusil.

En medio del patio del fuerte, nos esperaba el coronel Francisco Bens. Estaba plantado en el suelo como una bandera, con sus cortas piernas tiesas y la cabeza algo levantada, sosteniendo con las dos manos un bastón de mando detrás de la espalda.

—¡Mi coronel! —se cuadró Cervera.

Y tras sostener el saludo un buen rato, se acercó cojeando a donde se encontraba Bens. Sin dirigirle palabra, el coronel agitó el bastón que hasta entonces había ocultado detrás de su espalda y le dio un golpe seco en la pierna.

—¿Dónde? —preguntó sin más.

—Batalla de Annual, mi coronel —respondió Cervera, como si fuera uno de sus reclutas.

Entonces Bens le miró por primera vez a la cara, e hizo un gesto afirmativo con la cabeza. Cervera acababa de ganarse su aprobación, y el teniente aprovechó aquel momento para presentarme.

—El capitán Joseph Roig, señor —gritó Cervera—, del Ejército del Aire de Francia, destacado en misión civil para convertir Cabo Juby en uno de los aeródromos más importantes de África.

Bens me miró con recelo, pero enseguida nos invitó a entrar en el fuerte y pasar a su despacho, donde un joven sirviente moro nos había preparado una copita de un licor dulce que no supe identificar y unos barquillos afectados sin duda por la humedad del fuerte. Cervera

reanudó la conversación y entre los dos contamos al coronel las razones de nuestra presencia en Cabo Juby y la necesidad de transitar libremente por su territorio para establecer la línea aérea entre Casablanca y Dakar. Tras la explicación, Bens me miró fijamente a los ojos y dijo:

—Estaría encantado de ayudarle, capitán Roig, pero no he sido avisado por mi Gobierno de su llegada aquí. Sólo he recibido un telegrama oficioso del Gobierno de Canarias anunciándome su paso. ¿Son ustedes acaso una misión oficial española?

—No —respondí, algo molesto por tener que contestar tal obviedad.

—¿Acaso mi Gobierno le ha autorizado a cruzar el Sáhara español? —insistió Bens.

—No —tuve que admitir—, pero como sabe, estamos a punto de firmar un acuerdo con las autoridades españolas y, dado el interés que tiene para su país un enlace aéreo con Canarias, su Gobierno nos ha prometido todo tipo de facilidades.

—¿Qué tipo de facilidades, capitán?

—Usted y sus hombres podrían sernos de inestimable ayuda en cuestión de seguridad. Nuestros aviones deberán recorrer distancias de cientos de kilómetros por encima del desierto, y cualquier aterrizaje forzoso nos dejaría en manos de las tribus de la zona, con las que nosotros no tenemos contacto, pero que, al parecer, usted conoce muy bien. Me han dicho que el cadí El Becca es el jefe de todas las tribus al norte de Cabo Juby y estoy muy interesado en conocerle.

—Monsieur Roig, si mi Gobierno me encarga que les facilite el pasaje, me será muy sencillo organizar antes de, digamos, tres meses, una reunión con los jefes de mis tribus amigas. Estos jefes podrían ponerse a su servicio y su sueldo correría a su cargo, por supuesto. De otra forma no le puedo garantizar su seguridad, y menos con los medios de los que dispongo. No le recomiendo que viaje solo hacia el norte ni que se reúna con los indígenas por su cuenta. Peligra su integridad.

—Tres meses, coronel, excede en mucho nuestras previsiones…

—Son necesarios tres meses para convocar a estos jefes a Cabo Juby y Río de Oro.

—¿Y cuándo cree que podría empezar a poner en marcha el asunto?

—Si mi Gobierno me encarga responsabilizarme de su seguridad, dirigiré inmediatamente un informe sobre las necesidades de hombres y material que sería necesario disponer para ejecutar esta orden.

—Es usted muy amable, Bens…

—Para nada, Roig, para nada. Si recibo esa orden, tenga por

seguro que encontrará en mí un amigo fiel y devoto, y si hace falta, les acompañaré por tierra hacia el norte, al oued Draa, o hacia el sur, a Villa Cisneros e incluso a Port-Étienne.

Ésa no era una perspectiva que me entusiasmara, y recurrí a la excusa de la *Frasquita* para desestimar la oferta del coronel.

—Como sabe, no estamos haciendo nuestro viaje de reconocimiento por tierra, sino por mar. De hecho, tenemos previsto acercarnos a otros enclaves de la costa si el tiempo lo permite, para comprobar las condiciones de posibles aterrizajes.

—Les desaconsejo vivamente que se acerquen a tierra, amigo Roig, no sólo porque el estado de la mar y de la barrera de arena lo impiden, sino porque corren el riesgo de ser asaltados si por azar recalan en un lugar habitado. Las informaciones que me llegan demuestran que los indígenas quieren hacerse con prisioneros para sacarles provecho, sobre todo desde que se cuentan historias de lo más fantasiosas sobre el importe de los rescates pagados por españoles a cambio de los prisioneros de Melilla, entre los que seguramente se encontraba su amigo Cervera. La zona más delicada se encuentra entre Cabo Juby y Villa Cisneros. Yo de ustedes no me arriesgaría.

La conversación parecía darse por terminada, pero el coronel Bens se reservaba todavía algo más.

—Aunque le sorprenda, aquí estamos siempre bien informados. El telégrafo del desierto, lo llaman. Además de los rumores de asalto, también he oído que van a juzgar a dos de sus pilotos en España, debido a un asunto turbio, ¿no es así, capitán?

Bens me había pillado por sorpresa en una cuestión que me conmovía especialmente, y no supe qué contestarle. Él sentenció la conversación en mi lugar.

—Nosotros no tendremos una línea aérea, pero todavía conservamos el honor…, y además no nos dejamos pilotar por mujeres.

Ésa había sido una andanada al más puro estilo castrense. Bens interpretaba a la perfección todo aquel juego de poder que tenía que ver con los galones y, cuanto más lo revivía, más ganas tenía yo de dejarlo atrás y más importante me parecía nuestra misión. En aquellos momentos, en el fuerte de Cabo Juby, no podía imaginar nada más civilizado que nuestra línea de correo aéreo.

El coronel Bens, queriendo mostrarse magnánimo tras su último comentario, consintió en que dejáramos en el fuerte las provisiones de combustible y de aceite previstos para la misión aérea y también que marcáramos con cal los cuatro ángulos de la pista de aterrizaje.

—Adelante, capitán Roig, pero me temo que deberá realizar usted mismo ese trabajo por motivos de seguridad, ya que mis militares

tienen prohibido abandonar el fuerte si no es para ir a la Casa de Mar.

Ancelle, Mohamed y yo mismo, resignados, marcamos por tanto la primera pista de aterrizaje de la futura línea Casablanca-Dakar. Por lo menos, el terreno era propicio. A tan sólo cincuenta metros del puesto militar, sobre una superficie algo arenosa pero consistente, delimitamos un área de seiscientos metros de largo por cuatrocientos de ancho. Al acabar, llenos de arena que el viento había levantado, nos dirigimos de nuevo al fuerte para refrescarnos un poco y despedirnos de nuestros huéspedes.

En la cantina del fuerte reinaba un silencio sórdido. Al entrar no se oía otra cosa que el repiqueteo de los dados en sus cubiletes y en las desvencijadas mesas donde se recostaban los soldados. Después de haber conocido al coronel Bens, me parecía imposible que esos hombres que se sentaban a las mesas de la cantina fueran sus tropas; más que hombres, eran fantasmas. Quizás el coronel Bens era el único de ellos que sabía por qué estaba allí. Los demás seguramente se lo preguntaban cien veces al día. Su misión, en realidad, era sólo ésa: guardar el fuerte, estar ahí como prueba de que el territorio pertenecía a España, porque así se había decretado y, sobre todo, porque al coronel Bens le daba la gana. No había súbditos a los que gobernar, no había ningún orden que mantener, ninguna sociedad ni industria a la que proteger ni más territorio que conquistar porque, hacia el este, toda la tierra era arena. No había nada que hacer, más que levantarse cada mañana para, pala en mano, deshacer los montones de arena que el viento y el desierto se encargaban de volver a formar cada noche, con infinita constancia, muy superior a la de ese puñado de pobres hombres confinados en Cabo Juby. Todos llevaban las cabezas rapadas; más tarde nos contaron que era por no molestarse en cribar, cada noche, los granos de arena de su cabello.

Nos sentamos en una esquina del lugar, y el cocinero nos trajo un refrigerio, agua fresca y algo de comer, un guiso indefinible donde se mezclaban verduras reblandecidas y algún pedazo de ave. A la primera cucharada, Ancelle y yo alzamos la cabeza y nos miramos, preguntándonos sin decir nada qué era aquel crujido asqueroso que sentíamos en el paladar a la vez que la comida. Mohamed, como si hubiera adivinado nuestro pensamiento, dijo simplemente:

—Arena.

La arena lo invadía todo: cabello, ropa, camas, comida. Obturaba las ventanas, los barracones, los pulmones de los reclutas; los estaba enterrando a todos, lentamente, en vida. Después de tragar un par de cucharadas más del guiso como muestra de agradecimiento, me decidí a redactar una carta a Beppo de Massimi —carta que sabía que Bens iba a leer— para que agilizara los contactos con el Gobierno español todo lo posible:

Cabo Juby, 24 de enero de 1923

Monsieur de Massimi:

La *Frasquita* ha recalado hoy mismo en Cabo Juby después de una muy mala travesía (4 días) sobre un mar encabritado y viento en contra. Yo vengo de ver al coronel Bens: según su parecer, es necesario tener hombres de confianza a nuestro sueldo para asegurarnos el servicio de avituallamiento y de socorro.

El coronel Bens me ha garantizado: «Obtenga para mí una orden del Gobierno español de darle todas las facilidades para pasar y prometo darle todas las indicaciones que sean necesarias. En resumen: les aseguraré su entrada en suelo español, la seguridad dentro de estas zonas, y los hombres que les son necesarios para circular sin incidentes».

Bens nos ha recomendado no hacer intento alguno en el norte de Cabo Juby por nuestros propios medios y dirigirnos rápidamente a Dakar por Río de Oro y Port-Étienne.

Ha solicitado una plaza a bordo del avión que hará el viaje de Casablanca a Dakar para garantizar la seguridad. Resérvele una.

La pista de Cabo Juby está marcada. Se prenderá un fuego cuando pase el avión. El combustible se halla dentro del fuerte, y el aceite también.

No hace falta que traslade a Cabo Juby avituallamiento de víveres y agua, ya que será usted recibido con las mismas atenciones que en el Hotel Excelsior de Casablanca.

Nosotros proseguimos esta tarde nuestro viaje a Villa Cisneros.

La marea es siempre fuerte y el mal de mar nos afecta de mala manera, sobre todo al teniente Cervera.

Respetuosamente suyo,

Capitán Joseph Roig

Le entregué la nota al coronel Bens, con la petición de que la expidiera a Madrid en el próximo barco correo. La barcaza nos llevó de nuevo hacia la *Frasquita*, pasando junto a la Casa de Mar, y pronto levamos ancla para tomar rumbo sur.

6

LISBOA

No sabía si se debía al enclaustramiento y a la obsesión, pero desde mi refugio de Ginebra me empezaba a parecer que todo lo que les sucedía a aquellos personajes —al capitán, al piloto Delrieu, a las aviadoras y hasta al propio Latécoère— me estaba sucediendo a mí. No me refiero a los hechos, sino a las motivaciones. Cada uno de ellos avanzaba hacia su límite para convertirse en otra persona. Me pareció que todos buscaban una manera de cruzar su propia línea de sombra, como diría Conrad —ese horizonte hacia el que nos precipitamos a ciegas desafiando a la tormenta—, y renacer.

En el vuelo a Portugal con las dos aviadoras, Latécoère trataba de que todo el esfuerzo que había hecho hasta entonces en ese sentido no quedara empañado por los logros de otros. Y para eso necesitaba a las chicas de la Stella. Pensé que no estaría mal echar un vistazo a la web de las Winglets, la asociación de la comandante, ya que a ella no le había hecho ningún caso cuando había tratado de contarme la historia. Tuve que reconocer que era una página interesante… Allí, entre otras reseñas de hazañas femeninas y perfiles de aviadoras intrépidas, encontré la crónica de aquel famoso raid a Lisboa que, según ella, le había «salvado la cara» a Latécoère.

Sucedió así:

A las cuatro de la madrugada del 24 de enero de 1923, dos Breguet de las Lignes Aériennes Latécoère pusieron en marcha sus motores en el aeródromo de Le Bourget, a las afueras de París. Los muchachos de la prensa se daban codazos para conseguir un mejor lugar para fotografiar a las dos aviadoras que partirían en busca de los primeros pilotos que habían cruzado el Atlántico, hacía un año. «*La charme* parisina, a por los navegantes portugueses», decían los titulares. Una idea muy alejada de lo que las dos mujeres debían de estar pensando en realidad. Seguramente lo que pasaba por su cabeza era que, por primera vez, ellas, dos mujeres, ocuparían el lugar del piloto y los dos hombres, el de estrellas. Quizá pudiera ser el comienzo de la incorporación de la mujer a los vuelos regulares. Tal vez eso daría un

impulso definitivo a la Aviation Sanitaire.

Latécoère subió al avión de Melle Hervé; hizo el viaje con ella. Los dos Breguet ganaron el aire sin dificultad, dieron una vuelta a la pista de despegue a modo de saludo y atravesaron la noche rumbo al sur, hacia Burdeos, donde aterrizaron cuatro horas después, cuando ya se había hecho la luz del día. Todo iba bien y rápidamente emprendieron el siguiente tramo, de Burdeos a Madrid, en el que emplearon cinco horas y cincuenta y cinco minutos. En el aeródromo de Cuatro Vientos les esperaba un tal capitán Soriano con una copa de champán, rodeado por numerosos hombres de aquella base militar, deseosos de ver a las dos mujeres descender del avión. Imagino los comentarios cuando se quitaron los monos de vuelo. Descansaron un poco. Los mecánicos revisaron los aviones. Repostaron. Sin más ceremonia, despegaron, dejando en el suelo al capitán y sus hombres, que les saludaban con sonrisas irónicas.

La tarde era radiante, sin rastro de nubes. Según el relato meteorológico del vuelo, «un sol de justicia» les acompañó mientras cruzaban Castilla y se fue suavizando tímidamente a medida que llegaban a Portugal. A esas alturas, Latécoère debía de haber perdido ya todo asomo de nerviosismo; el vuelo no podía haber sido más plácido, el avión de Melle Hervé no había sufrido ni un pequeño sobresalto. El patrón disfrutó del paisaje, observó el horizonte hasta que, cuatro horas después, la tierra dejó de invadir su mirada y se abrió frente a él, en la lejanía, una inmensa superficie azul que le conmovió: era el Atlántico. Casi al borde del océano, amparada como una perla en una ostra, divisaron Lisboa. En la pista de aterrizaje, las autoridades y la prensa les esperaban.

Pasaron tres días en la ciudad, llevados de una recepción a otra, de un restaurante al siguiente y vuelta a empezar. Conocieron a Gago Coutinho y Sacadura Cabral, quienes les relataron su travesía con todo detalle, incluso con las minuciosas cuestiones técnicas que no interesaban al público general pero que, tanto a Latécoère como a las aviadoras, era lo que más importaba. Según los testimonios gráficos, les quedó tiempo para tomar uno de los tranvías de la ciudad y subir hasta el Castelo de São Jorge, donde el paisaje era magnífico. Por aquellas encantadoras calles pasearon las aviadoras mientras Latécoère se reunía con las personalidades más importantes del país, incluido el presidente de la República. El día de la partida, el número de periodistas reunidos alrededor de sus aviones era el doble que a su llegada. Su visita las había hecho famosas, y allí posaban para los fotógrafos, las dos mujeres y los dos pilotos, bajo la cola de los aviones donde estaba inscrito el nombre de Latécoère, que quedaría registrado en todas las imágenes de todos los periódicos del mundo.

Si Lisboa les había ofrecido una acogida cálida, París, muy en su

estilo, les deparaba una recepción espectacular. En la pista de aterrizaje de Le Bourget, además de la prensa, se encontraba la marquesa de Noailles al frente de todas las aviadoras de la agrupación Stella, los miembros más importantes del Aéroclub y el alcalde de la ciudad.

Hay docenas de fotografías de aquel aterrizaje histórico en Le Bourget. Como todas las de aquella época, no son imágenes nítidas, pero me permitieron identificar a las dos mujeres. Marie Marvingt, de porte torpón y ojos lánguidos, posaba siempre en un discreto segundo plano. En Melle Hervé había una fuerza que, atravesando las barreras de décadas y píxeles, llegaba hasta mí invicta. Hervé tenía el cuerpo de una atleta. Piernas robustas, sin un gramo de grasa, ni un solo indicio de redondez bajo el ajustado pantalón que debió de ser escandaloso en su época. Se apoyaba en el Breguet en una pose que me resultaba muy familiar; era la misma pose que la comandante o yo misma hubiéramos adoptado delante de una barra de bar —por ejemplo aquella noche en que nos conocimos— y eso ya me decía mucho, pero quise saber más. Busqué en la web de las Winglets las reproducciones de los carnets de vuelo de las aviadoras pioneras. Allí había una fotografía de primer plano donde pude verla mejor. De su frente caía un enorme mechón, recto como una escuadra, que le ocultaba media cara y resaltaba su extrema palidez. En su rostro se destacaban sus labios, probablemente pintados con *rouge*. La nuca, larga, destapada, invitaba a clavar en ella la mirada y la conducía, de forma hipnótica, hacia el nacimiento de su cabello negro cortado a lo *garçon*. No me extrañaba que las revistas quisieran sacarla en portada. Una mujer así podía hacer perder la cabeza a cuanto hombre o mujer se cruzara con ella.

Estaba claro por qué Delrieu se había enamorado. ¿Y ella? ¿Cómo había ocurrido?

Allí decía que Melle, a pesar de ser parisina, había conseguido su carnet de vuelo en la escuela de aviación de Pau, muy cerca de Toulouse, en 1912. Ella era una de esas catorce mujeres francesas que sabían volar antes de la guerra, cuando los aviones eran un instrumento de competición. Melle Hervé era una campeona consumada. Desde que era casi un niña había competido y vencido en todos los deportes imaginables: equitación, esgrima, motociclismo, automovilismo. Hasta que llegaron los aviones y le arrebataron. Por supuesto, también quiso competir. Consta en los periódicos, por aquella misma época en que obtuvo su carnet de vuelo en Pau, el anuncio de una demostración aérea que iba a tener lugar el 1 de agosto en Toulouse:

La Dépêche du Midi, 26 de julio de 1912

Toulouse - Aviación:

> El Aeroclub de los Pirineos tiene el honor de anunciar la celebración del primer gran encuentro de aviación de la ciudad de Toulouse, que tendrá lugar el domingo 1 de agosto en los terrenos del Polígono. Seis aviadores realizarán vuelos acrobáticos y competirán por el premio de 5.000 F para el piloto que consiga el vuelo más largo con un pasajero a bordo. El precio de las entradas es de 5,50 F, 3,30 F y 1,50 F, según su situación respecto al campo de vuelo. Habrá servicio de bebidas y buffet en el propio recinto, así como personal de seguridad y una ambulancia.

Era imposible que Melle se lo perdiera. Y Louis Delrieu, el hijo del globista, el hombre engendrado en el cielo de Toulouse, tampoco. Fue allí quizá donde la vio por primera vez, en el momento justo de quitarse sus gafas de vuelo y dejar al descubierto esos labios llamativos, sobre una piel muy blanca que el cabello negro partía en dos. Quién sabe si se conocieron. Quién sabe si se amaron, o tan siquiera se tocaron. Quién fue el primero que olvidó. Todo esto no son más que especulaciones.

¿Pensaría en ella Delrieu mientras aguardaba la sentencia en el banquillo de un juzgado español? ¿O pensaría en el globista que habían visto al otro lado del desierto? Creo que Delrieu pensaba en algo más indefinido y perecedero: su propia juventud. ¿Qué añoraba en realidad el melancólico Delrieu? ¿Qué añoramos todos? Por mucho que lo añoremos hay un momento en que nos vemos empujados a hacer algo para dejarlo atrás.

También el capitán Roig, aquel mes de enero de 1923, trataba de dejar atrás su pasado mientras navegaba sin detenerse hacia las brumas del sur.

7

MEMORIAS DEL CAPITÁN ROIG: RÍO DE ORO

Al abandonar Cabo Juby me sentía disgustado. A causa de la insurrección de las tribus del oued Draa anunciada por Bens no había podido establecer un alto intermedio entre el fuerte francés de Agadir, primera aeroplaza de nuestro tramo, y el español de Cabo Juby. Y, a causa de los impedimentos para la navegación, parecía que tampoco iba a poder establecer un puesto de socorro entre Cabo Juby y Villa Cisneros. Eso significaba que los pilotos de nuestro raid deberían recorrer dos etapas de unos seiscientos kilómetros sin más sostén que su propio coraje y las débiles alas de los Breguet. Y eso era un reto excesivo para cualquier hombre de carne y hueso. Sólo colosos como Louis Delrieu podrían conseguirlo.

Desde la cubierta de la *Frasquita*, me resigné a observar la misteriosa costa de Río de Oro a través de los prismáticos. En sus orillas no pude percibir señal de vida alguna. La costa, a lo lejos, no parecía amenazadora, y empecé a dudar de si sus posibles habitantes albergaban algún gramo de agresividad e incluso de si el mismo fondo de mar ocultaba o no los célebres bancos de arena a los que se había referido el coronel Bens atrincherado en el fuerte español. Llamé a Mohamed. El que debía ser mi guarda personal no iba a tener oportunidad de entrar en acción, cosa que, a decir verdad, parecía no disgustarle. Mohamed atesoraba, además de los rasgos de los habitantes del África Occidental, una serenidad que lo embellecía. Sus ademanes parecían empapados de los valores más refinados de la civilización, que nuestra línea intentaba hacer avanzar entre esas tierras supuestamente inhóspitas y bárbaras.

—¿Crees que es tan peligroso acercarnos a la costa?, ¿que las tribus del desierto nos despellejarían, como ha insinuado Bens?

—Las del desierto tal vez sí, pero las gentes de esta zona viven de la pesca y los pequeños intercambios. Buena gente, primos hermanos de los canarios. Entre pescadores humildes no puede haber batalla, la pelea empieza con cosas más serias. Cuando suena la bolsa, lo hace también el fusil.

Pensé que probablemente tenía razón, pero quedaba la cuestión de la navegabilidad, y decidí consultar con el capitán de la *Frasquita* sobre la verdadera naturaleza de aquel fondo marino sobre el que navegábamos. Bajé a su oscuro camarote, y a medida que descendía por la escalerilla me llegaba un fuerte hedor que no era sólo producto de las medicinas.

—Con permiso…

—Pase usted, capitán Roig —me contestaron desde dentro.

No era la voz del marino la que me hablaba, sino la voz del teniente Cervera.

—Yo también he venido a ver a nuestro enfermo, parece que se encuentra algo mejor, ¿no es así?

El capitán de la *Frasquita* emitió un gruñido ininteligible que, asombrosamente, Cervera tradujo sin dificultad.

—Sí, así es, mucho mejor.

Cervera sostenía en sus manos una botella casi vacía de la que de vez en cuando echaba un trago y luego convidaba al convaleciente capitán. Pensé que sería muy difícil obtener alguna información fiable de ellos, pero aun así le conté a Cervera lo que me preocupaba y le pedí que preguntara su opinión al capitán.

—El delta… El barro… El viento del cambio de año… El desierto se hunde en el mar… —fue traduciendo Cervera aquellas alucinaciones.

Con mucho esfuerzo, conseguí entender lo que pasaba. Cien kilómetros al sur de Cabo Juby, se encontraba la desembocadura de la Saguia el Hamra, el Fuim, un gran delta de suelo limoso cubierto por una enmarañada vegetación de juncos y herbazales, frente a los cuales, y antes de llegar al mar, se alzaba una imponente barrera de arena. Todos los años, en diciembre, la *saguia* sufría una crecida en las estribaciones montañosas de donde brotaba y las aguas bajaban con tanto ímpetu que llegaban a cubrir la vegetación, el limo y el delta entero, arrastrando también consigo la barrera de arena hasta hundirla en el mar. Algo parecido sucedía en todo ese tramo de la costa a causa de los vientos de diciembre: la barrera de arena estaba ahora, a principios de año, bajo el océano.

Subí de nuevo a cubierta para ver aquel fenómeno con mis propios ojos. Allí, los marineros canarios de la *Frasquita* acabaron de convencerme de que era imposible acercarse a tierra, no sólo por los bancos de arena, sino por la fuerte marejada y los azotes de viento que nos acompañaban en aquella ocasión y que en ese instante salpicaban mis botas. Así pues, sin discutirlo más, abandonamos toda tentativa de desembarco hasta llegar a Villa Cisneros, la capital de Río de Oro. Hacia el este se dibujaba ya un inacabable paisaje de dunas.

Dos días después, nos recibió el comandante Carlos Sanz, máxima autoridad del lugar.

—Bienvenidos, señores.

Cervera se dirigió de inmediato a él, acentuando su cojera por si le servía de carta de presentación, tal como había sucedido con Bens, pero en esta ocasión su apéndice postizo no nos iba a hacer falta. Sanz era un hombre más joven, de aspecto algo más relajado y que hablaba francés. Se acercó a nosotros a paso ligero. A su lado, venía un hombre vestido con sotana y alzacuellos, el capellán del fuerte, que al oír mi apellido me preguntó:

—*Vaja, capità, vostè també és català*?

—*Català del Rosselló* —le respondí.

Esas palabras bastaron para que el capellán me tomara simpatía e insistiera en enseñarnos el fuerte y la capilla antes de pasar a discutir nuestros asuntos con el comandante Sanz. El fortín de Villa Cisneros era un edificio de tamaño mayor que el de Cabo Juby, a pesar de que en su interior habitaban sólo unos treinta soldados. La gran fachada blanca del edificio estaba vigilada por una torre de comunicaciones metálica de telegrafía, de treinta metros de altura, coronada por una antena. Al oeste, seis cubos blancos conformaban propiamente lo que se llamaba Villa Cisneros. Al este del fuerte, una pequeña factoría de pesca. Alrededor del mismo, algunas tiendas de nómadas, dispersas, distribuidas sin orden ni concierto. La capilla de la que estaba tan orgulloso el capellán no era más que un crucifijo clavado en uno de los muros del interior del fuerte.

Enseguida pasamos a las dependencias del comandante Sanz, quien, después de explicarle nuestro proyecto, aceptó que dejáramos el cargamento de aceite y combustible allí.

—En cuanto a la señalización de la pista —apuntó Sanz—, no creo que les dé demasiado trabajo…

—Ah, ¿no? —dijo Ancelle, cargado ya con sus papeles y sus compases.

—Vengan, acompáñenme de nuevo afuera.

El comandante Sanz tenía razón. Eché un vistazo a mi alrededor y, después de discutirlo con Ancelle, decidimos que no valía la pena marcar los límites de un terreno de aterrizaje, ya que el brazo de tierra sobre el que estaba construido el fuerte era rigurosamente llano en una decena de kilómetros a la redonda y, además, estaba orientado en el sentido de los vientos alisios.

—Comandante, Villa Cisneros está hecho para la aviación —dije, pensando que esto le complacería.

Sanz, por muy amistoso que se mostrara, no olvidó la cuestión fundamental.

—Siempre que se tengan los permisos de vuelo, claro.

—Claro…

De nuevo, me di cuenta de lo urgente que era disponer de los permisos de paso oficiales. Para que Sanz viera que lo tomábamos en serio, mandé un telegrama desde allí mismo a De Massimi insistiendo en la necesidad de la autorización. Si los permisos no llegaban, el raid Casablanca-Dakar sería imposible. Tras mandar el telegrama, me disponía a despedirme ya del comandante cuando un soldado entró corriendo en su despacho para darle un mensaje.

—Se anuncia la visita del cadí Debeisi, señor.

—Hombre, ya estaba durando demasiado la tranquilidad… —se lamentó Sanz.

—¿De quién se trata? —pregunté.

—Debeisi es el jefe de la tribu de los ouled delims. Ellos y los ouled bou sbas nomadean por estas tierras y, de vez en cuando, nos vienen a dar la murga.

El comandante estaba molesto, pero para mí aquélla era una buena noticia; por fin iba a tener la oportunidad de dirigirme en persona a un jefe tribal.

—Dígale que pase —dijo Sanz al recluta.

No tardó en entrar por la puerta un hombre enorme, que parecía el mismísimo guardián del infierno. Iba cubierto por unos ropajes oscuros y raídos, y lo único que asomaba de su rostro era el cabello negro y rizado y unos ojos vivamente enrojecidos. Sostenía un bastón de mando tan alto como él, con el que golpeaba el suelo con furia mientras avanzaba hasta la silla que le ofrecía Sanz. Al sentarse, se levantó una nube de polvo que cayó en parte sobre la mesa del comandante.

—¿Qué pasa ahora, Debeisi? —preguntó, mientras de un soplido quitaba el polvo de los documentos de su escritorio.

Empezaron entonces una conversación de la que no entendí nada, pero cuyo tono se encendía por momentos hasta tal punto que me daba la impresión de que los dos hombres iban a llegar a las manos. Sin embargo, ese tono enfurecido daba paso enseguida a una especie de susurro, para volver a encenderse poco después. Comprendí que ésa debía de ser su forma habitual de conversar. Cuando el diálogo iba a darse por terminado, me acerqué a Sanz.

—¿Sucede algo, comandante?

—Nada, lo de siempre: quieren duros…

Sanz parecía resignado a aceptar que esa cuestión nunca iba a cambiar.

—¿Le importaría que yo hablara con él sobre mi asunto?

Pedí permiso al comandante Sanz porque me había dado cuenta de

que para los españoles los indígenas eran de su propiedad.

—Por su cuenta y riesgo…

A través de Mohamed pude conversar con Debeisi. Fue una larga charla en la que le expuse los planes de las Líneas Aéreas Latécoère, el trazado que teníamos previsto y la necesidad de contar con la ayuda de las tribus en su territorio. Debeisi, atento y con la mirada brillante durante toda la conversación, se mostró de acuerdo con la idea y me prometió ayuda a lo largo de los terrenos en los que pudiera recalar su tribu. Quedé satisfecho, pero antes de despedirnos de Villa Cisneros, tras haber dejado allí las provisiones de combustible y aceite, Sanz me susurró al oído:

—No me fío un pelo de la mirada de Debeisi, capitán Roig, vaya con cuidado.

Y así, de nuevo con una sensación de sordidez y desconfianza, abandonamos el fuerte español y zarpamos en la *Frasquita* hacia los territorios del África Occidental Francesa, trescientos ochenta kilómetros más al sur.

—Entramos en sus dominios, *mesiés* —dijo Cervera tumbándose en cubierta, como si se dispusiera a tomar el sol.

Incluso su voz socarrona escondía un matiz de preocupación. Nuestro paso por el Sáhara español nos había dejado una extraña sensación en el cuerpo, la de estar navegando en aguas hostiles. Aquella costa parecía reproducir en el paisaje el sentimiento de sus habitantes; allí se alternaban las largas playas de arena y los fieros acantilados de piedra, cielo e infierno para un piloto de avión. Así, entre la vida y la muerte, se debatirían nuestros hombres en la línea Casablanca-Dakar. Cuando echamos el ancla frente a las dependencias francesas de Port-Étienne, respiré aliviado. Habíamos llegado a Mauritania. Todo debía resultar más fácil a partir de ahí.

Pasamos la noche en las dependencias administrativas del puerto francés y al día siguiente, sin perder tiempo, fui a reconocer el terreno sobre el que debían aterrizar los aviones. Era un lugar del todo inconveniente; sus dimensiones no correspondían a las que nos habían notificado en Casablanca, y por otro lado, su superficie tenía una forma cóncava en la que el aterrizaje, aunque no imposible, sería muy dificultoso. Encontré mucho mejor un terreno llano, más extenso y más cercano a las instalaciones de desalación del agua marina que abastecía de agua potable a los pocos civiles y la guarnición del lugar. Marcamos allí la pista, y dejamos los bidones de aceite y combustible. Levamos ancla al día siguiente por la tarde. El resto del viaje sucedió sin novedad, ya que decidimos no acercarnos a la costa debido a las adversas condiciones del mar. El 5 de febrero recalamos en el puerto fluvial de Saint Louis, donde desemboca el majestuoso Senegal. Allí debía visitar al coronel Gaden, gobernador de Mauritania, a quien

Lyautey había mandado una larga carta desde Casablanca informándole de nuestra expedición. Tenía también la esperanza de que el gobernador pudiera darme alguna noticia sobre cómo iban nuestros asuntos en Europa: el raid a Portugal y el juicio a nuestros pilotos.

Mientras la *Frasquita* se adentraba en el cauce del río, sentía cómo mi ánimo reverdecía, como el mismo paisaje, de una tierra roja y fecunda, salpicada de flores, insectos y pájaros que llenaban el aire de un zumbido y un aroma dulzón. Un paisaje generoso, mucho más amable que el de las áridas tierras del Sáhara de las que acabábamos de salir.

Al desembarcar me dirigí a las dependencias de la Administración francesa, en la Place de la Gouvernation, un edificio de amplias balconadas coloniales recubiertas de buganvilla con vistas al río. Todavía no sabía que en el coronel Gaden iba a encontrar a un verdadero amigo.

Era un hombre elegante, de complexión delgada pero atlética, y un cabello y una barba color rubio ceniza, perfectamente recortados. Gaden cuidaba de su aspecto con disciplina, pero también con gusto, no concebía que su persona y su labor fueran cosas separadas. Me dio un sencillo apretón de manos y sin perder tiempo en inútiles formalidades me hizo pasar a su despacho para discutir la mejor manera de llevar a cabo mi misión. Había mandado preparar una gran mesa, demasiado grande para él y para mí, pensé al principio, pero enseguida vi que no íbamos a estar solos. Detrás de la butaca de Gaden apareció un niño de unos siete años, vestido con un traje blanco como la espuma y medias azul marino. Era un niño tímido y delicado, cuyo cabello, de un rubio casi plateado, flotaba con la más mínima brizna de aire, y él se apresuraba a devolver el flequillo a su sitio con su pequeña manita de muñeco. Muy formalmente, me la tendió:

—Encantado, señor —me dijo.

—Mucho gusto, caballero, ¿cuál es su nombre, si se puede saber? —le pregunté tratando de simpatizar con él.

El niño, muy serio, tan sólo contestó:

—Gaden.

Su padre sonrió por debajo del bigote, le hizo sentarse con nosotros y enseguida empezó nuestra conversación.

Gaden estaba dispuesto a escuchar atentamente hasta el último detalle de mi plan, y aquella mesa que al entrar me había parecido grande enseguida quedó desbordada por todos mis mapas y anotaciones. Repasamos juntos etapas y kilómetros, el coronel me preguntó por la capacidad de vuelo de nuestros aviones y otros

aspectos técnicos para poder aconsejarme mejor.

—Es imprescindible contar con una escala intermedia en las cercanías de Nouakchott —me dijo al fin—, entre Port-Étienne y Saint Louis.

—Lo sé, son demasiados kilómetros para nuestros Breguet, pero nos ha sido imposible recalar en esa zona con la *Frasquita*.

—Si es imposible por mar, deberá hacerlo por tierra, capitán. Deberá remontar ese tramo desde aquí, por el desierto, hasta la mitad del camino, para fijar la escala que falta.

Desde luego, eso era lo que había que hacer. Más al norte, en la zona del coronel Bens, no había podido a causa de las tribus insumisas que circulaban por suelo español, pero ahora, en zona francesa, Gaden podía garantizarme un viaje seguro.

—Déjelo todo en mis manos. Llegue hasta Dakar y a la vuelta, su expedición estará preparada.

Desde su rinconcito de la mesa, el pequeño Gaden miraba a su padre con total admiración.

—Y ahora, descanse, lo tiene bien merecido. Quizá le guste leer el periódico que hemos recibido hoy. En la primera página aparece una fotografía de monsieur Latécoère…

Por fin tendría noticias, pensé, pero no estaba seguro de qué clase serían. Me retiré a la habitación que Gaden había dispuesto para mí, y poco después su encantador hijo me trajo el periódico que tantas ganas tenía de leer. Allí, en la primera página, estaba Latécoère, frente a uno de nuestros Breguet, en una fotografía de grupo en el que figuraban también Melle Hervé, con su inconfundible cabello negro cubriéndole media cara, y Marie Marvingt, unos pasos más atrás. Junto a ellos, los dos aviadores portugueses, Gago Coutinho y Sacadura Cabral. Pero eso no era todo lo que yo deseaba saber. Busqué rápidamente en el resto de las páginas del periódico, pero nada decía ahí del juicio a Costes y Delrieu, y me quedé preocupado. Decidí poner un nuevo telegrama a Madrid, rogando me informaran sobre aquel asunto. Con suerte, recibiría el telegrama de respuesta al llegar a Dakar. Al día siguiente embarcamos hacia nuestro destino y, el 7 de febrero, la *Frasquita* llegó por fin a la capital del África Occidental Francesa.

Estábamos en plena África negra, las gentes tenían una fisonomía selvática, y la atmósfera era densa y pesada, cargada de humedad. Al bajar de nuestro velero, dimos un paseo por la playa para aspirar ese nuevo aire, y no pude evitar mirar a occidente; desde allí, desde aquel punto exacto en el que estábamos, algún día uno de nuestros aviones despegaría rumbo a América.

—Va a ser usted el nuevo Cristóbal Colón, capitán —bromeó

Cervera, embrujado también por aquel horizonte lejano.

—No, teniente. Esa batalla no es mía, yo sólo pienso en el camino que aún queda a nuestras espaldas. La aeroplaza del desierto.

8

LA FRONTERA

Roig había llegado al final de la línea, pero ni mucho menos al final de su aventura. Todavía habían de suceder los hechos más importantes para el futuro de la misión. El capitán redactó desde Dakar uno de sus informes para detallar el desarrollo de la expedición hasta aquel momento. Fue expedido a París en el *Thysville*, el mismo vapor que les había llevado de Casablanca a Las Palmas hacía un mes. Verlo zarpar hacia el norte sin ellos a bordo les produjo cierta inquietud. Según relataba el capitán en sus memorias, Mohamed hizo una figura extraña con los dedos, como si se protegiera de un mal de ojo, y Ancelle se volcó sobre sus planos para distraer la atención. Cervera, sencillamente, encendió un habano. Roig se dirigió al centro de telegrafía; esperaba noticias de los pilotos enjuiciados.

> De Massimi a Roig:
> Juicio terminado STOP Costes condenado STOP Delrieu absuelto STOP Los dos expulsados de La Línea por perjuicio a la imagen de la compañía

Delrieu había sido salvado, pero Latécoère, de todos modos, lo condenaba, una decisión que irritó al capitán. Pensó que hablaría con el patrón en cuanto regresara, pero sabía también lo difícil que era convencer a Latécoère cuando se le había metido una idea en la cabeza. Él no podría conseguirlo, pero estaba seguro de que había alguien que sí podría hacerlo: Melle Hervé. Latécoère estaba en deuda con ella después del éxito del raid de Portugal. Que ella se lo pidiera, en nombre de la antigua amistad que le había unido con Delrieu, era la única forma de que el piloto regresara a La Línea y pudiera, por fin, tomar parte con él en el raid hacia el sur, hasta el otro lado del desierto, en busca de aquel globista que al parecer tanto necesitaba. Decidió escribir una carta.

> Dakar, 7 de febrero de 1923
> Estimada marquesa:
> Me encuentro en pleno desarrollo de la misión que le

adelanté en París, aquel día en que usted tuvo la brillante idea que, según me consta, acaba de llegar a buen fin. En recuerdo de aquella velada en el Aéroclub que alumbró su propuesta, me atrevo a pedirle un favor, que quizás usted no entienda ahora, pero que más adelante podré explicarle. Le ruego pida a su aviadora Melle Hervé que interceda por Louis Delrieu frente a Latécoère. Ella comprenderá.

Reciba mis mejores deseos,
Capitán Joseph Roig

Con la esperanza de que ese asunto se arreglara, volvió a zarpar al día siguiente hacia Saint Louis de Senegal para cumplir su cometido. Había decidido que Cervera, Ancelle y Mohamed le esperarían allí, y él emprendería en solitario la expedición por el desierto para terminar su misión.

Saint Louis, la antigua capital negrera, la boca por la que Francia había penetrado en el África negra, iba a ser para el capitán la puerta al desierto del Sáhara. Una caravana se encaminaría una vez más hacia el norte desde las riberas senegalesas, y dejaría atrás las tierras húmedas y los pastos para marchar durante días, durante cientos de kilómetros, por territorios cada vez más arenosos y desérticos, por parajes sin referencias, al ritmo de los dromedarios. Esta vez, quizá por vez primera, la caravana no transportaría las mercancías habituales —ya no oro o sal o esclavos, como en tiempos remotos; ni siquiera té, azúcar y algodón, como solían hacer entonces—, sino combustible y aceite para los aviones de Latécoère.

Ahí estaba Roig, a punto de cruzar el ecuador de su misión, esa frontera de la que decía no haber vuelto igual. Nada podía ser más distinto al paisaje al que iba a enfrentarse que mi refugio suizo, rodeado de agua y montañas, pero en realidad no estábamos tan lejos. A mí siempre me había fascinado el desierto. Hasta el momento, nada me decía que Roig sintiera esa misma fascinación. El capitán era un hombre que abocaba todos sus sentidos a la materia y a la acción, a cumplir con su deber. Incluso su preocupación por Delrieu y por las aviadoras de la Stella no tenía otro fin que asegurarse el éxito del raid de Casablanca a Dakar que iba a emprender al regresar de aquel viaje. Pero en algún momento algo se quebró. En algún lugar, empezó a abrirse la grieta hacia el otro lado, el que le llevaría a enfrentarse con Latécoère, a ser expulsado de La Línea, a escribir sus memorias y a coronarlas con aquella extraña fotografía del hombre de la chilaba y el código escrito en tiza: B-2875. Todo me hacía pensar que el detonante se produjo en el desierto, porque para mí, contaminada desde siempre por la ficción, el desierto era el paisaje de las epifanías.

A veces, cuando en mi encierro ginebrino me dejaba llevar por las

palabras escritas del capitán, me parecía que estaba leyendo una novela en lugar de unas memorias, y tenía que recordarme una y otra vez que ni Roig ni ninguno de los que le acompañaban pertenecían al reino de lo imaginario. ¿A quién no le habría sucedido lo mismo leyendo sin descanso las aventuras de un capitán francés que emprende una misión en África en un velero llamado *Frasquita* con un guía enigmático y un teniente inválido…? Y, sin embargo, todo aquello había ocurrido. Yo misma había hablado con uno de los hombres que aparecían en las memorias del capitán, con el pequeño Gaden, mientras comíamos caracoles y bebíamos Sauternes en Casablanca. Qué extraña sensación fue encontrarlo de nuevo en las páginas escritas, siendo todavía un niño. Yo ya sabía qué rostro tendría aquel niño ochenta años después. Era un cruce extraño, un quiebro de la realidad. A no ser que yo misma me hubiera convertido también en un personaje. Es fácil confundirse. Como confundir a Saint-Exupéry con el Principito, y a Kessel con un jinete del desierto. Como creer que lo que les sucedió a otros hombres que cruzaron el Sáhara, como el célebre René Caillié o el malogrado teniente coronel Flatters, no es más que producto de alguna delirante imaginación. Y no lo es.

Caillié fue el primer europeo que entró en Tombuctú y volvió con vida para contarlo. Tardó tres años en completar su viaje, camuflado como una sombra en una caravana de tuaregs mandingas, haciéndose pasar por un musulmán de nombre Abd Allahi, «el esclavo de Dios». Flatters, en cambio, quiso hacerlo de frente, imponiendo su ley a plena luz del sol. Se adentró con una expedición de cuarenta hombres en el desierto argelino para abrir la línea de ferrocarril transahariana y ninguno de ellos regresó. La mayor parte fueron envenenados al borde de un oasis, y los pocos que resistieron tuvieron que recurrir al canibalismo para seguir con vida tan sólo unos días más.

¿A cuál de aquellos hombres se parecería Roig?, me preguntaba yo, mientras sostenía sus memorias en mis manos. En el desierto, ¿sería como Flatters o como Caillié? En sus observaciones, ¿se parecería a Kessel o a Saint-Exupéry? Entonces aún no sabía que no hay dos formas iguales de cruzar el desierto. En el desierto, no hay telón tras el que esconderse y uno siempre se muestra como es. Si había algún lugar en aquella historia donde el capitán no podía ocultarse —ni en la brevedad de los documentos del archivo ni en la equívoca neblina de las memorias— era en el desierto. Era allí, en la frontera que Roig estaba a punto de cruzar, donde podría escuchar en todo caso la voz nítida del capitán. Saber definitivamente qué clase de hombre fue. Qué destino eligió. Y por qué yo lo había elegido a él.

La noche se había tendido sobre el lago Lemán. Cielo y tierra y agua eran ya una misma sustancia bajo la oscuridad de Ginebra.

Indistinguibles. Daba miedo, pero no tenía más remedio que cruzar la noche al hilo de las palabras, una tras otra, como una larga caravana que me conduciría hacia la luz del amanecer.

9

MEMORIAS DEL CAPITÁN ROIG: EL DESIERTO

Saint Louis, la ciudad de las aguas oscuras, las buganvillas y los flamboyanes. Saint Louis de las coloridas piraguas atracadas en el puerto fluvial, dentro de la tierra, como una herida en el continente negro. Por ese curso de aguas densas y lentas, como el propio pulso senegalés, se adentró la *Frasquita* por segunda vez. Era el 8 de febrero de 1923. Al desembarcar, el coronel Gaden me estaba esperando para proporcionarme mucho más de lo que yo había imaginado: un convoy de treinta y ocho camellos listo para partir. Gaden había conseguido para mí, además, un jefe de expedición extraordinario: el cadí de los bou sbas, Oulad el Baggui, descendiente del Profeta.

El último animal de la fila se irguió con un bramido —primero las patas traseras, luego las delanteras—, y concluyó los largos preparativos que se habían iniciado a primera hora de la mañana. En la Place de la Gouvernation, bajo los balcones coloniales de la Administración francesa, estaba dispuesta la caravana, como el ferrocarril en una estación. La última pieza, ese camello quejoso y su negro camellero. La primera, la locomotora de nuestro particular tren, un esbelto mehari, un pura sangre del desierto. Sobre él reinaba nuestro guía.

El Baggui tenía el cabello largo, de un blanco radiante, igual que su barba puntiaguda que mesaba con frecuencia. Aguileña era también su nariz y rasgados sus párpados, tal vez a fuerza de entrecerrarlos para protegerse del viento y del sol. Su piel, sin embargo, parecía no verse afectada por los estragos del clima; relucía, tersa y dorada, sin mácula. El Baggui no velaba su rostro ni cubría su cabeza, siempre ligeramente alzada en dirección al cielo y al sol, cuyos rayos le iluminaban. Esa blancura que desprendía lo diferenciaba todavía más de sus hombres, de piel y cabello oscuros, barba cerrada y velo negro sobre chilaba azul. El Baggui, vestido también de blanco, sólo permitía en su atuendo la oscuridad de un rosario de ébano que reposaba sobre su pecho y un pañuelo que recogía un brazo herido.

«*Barrak*», susurró el cadí, y su animal se arrodilló inmediatamente

para que él bajara. Cuando se acercó a saludarme, y me miró a los ojos, supe que mi misión estaba en sus manos. Estuve a punto de inclinarme ante él. No era sólo su barba canosa y afilada la que inspiraba respeto; todo él, su calma, su postura y el silencio que generaba a su alrededor hacían que uno estuviera absolutamente convencido de que su parentesco con el Profeta era verdadero. Sus hombres hablaban acerca de él con una reverencia próxima a la devoción. Además, El Baggui me demostró muy pronto que, por encima de su presencia, sobresalían su inteligencia y su eficacia: a partir de la documentación sobre nuestra ruta que le había facilitado Gaden, había numerado y minutado etapas, y especificado recomendaciones y consignas precisas para cada tramo. Él era el hombre que conocía palmo a palmo el desierto, sus habitantes y sus secretos. Yo sólo tenía que dejarme conducir.

Detrás de la montura de El Baggui había otro mehari ensillado. Su *raala* vacía me estaba esperando. No había montado nunca en uno de esos animales, pero mi experiencia como jinete de caballería me parecía suficiente para al menos sostenerme encima de él. Pese a sus protestas no logró lanzarme al suelo, pero poco más puedo decir en mi favor de aquella primera toma de contacto, más bien poco habilidosa. Mi cabeza se encontraba a casi tres metros del suelo, lo que no era ninguna broma, pero traté de guardar la compostura e incluso me atreví a acercarme al balcón desde el que el pequeño Gaden nos miraba y, desde esa nueva altura con la que veía el mundo ahora, tenderle la mano a modo de despedida. Y fue así como, a primera hora de la tarde, la caravana partió. Nos separaban de Nouakchott doscientos treinta y seis kilómetros.

Qué sorpresa me produjo el paso desacompasado de mi nuevo compañero de viaje, ese extraño animal que había sido diseñado para las travesías sobre la arena. Qué idóneo era su vientre, arquitectura de aljibe donde almacenar el agua; sus dientes planos, con los que desbrozar los pastos; la lengua dura y rasposa con la que roer espinos y convertirlos en provechoso alimento; sus largas pestañas, parabrisas contra los granos de arena; sus pezuñas en forma de disco, útiles por el mismo principio que las raquetas que usan los nórdicos para caminar sobre la nieve; la cobertura mullida, para poder cruzar las planicies pedregosas que son también desierto. En el Sáhara, los paisajes de dunas alternan con llanuras perfectamente lisas, cubiertas de arena o pequeños guijarros, y con mesetas pedregosas. Hay también, en el corazón del Sáhara, picos de tres mil metros, algunos oasis que recuerdan el curso de las antiguas caravanas, e incluso acantilados rocosos, con grutas en las que se conservan pinturas rupestres. En todos estos lugares el camello resulta necesario, pero en las dunas se hace imprescindible. Los árabes habían traído a estos

animales de sus arenas más de mil años atrás, y con ellos una ley no escrita: la obligación del nómada de cuidar de su camello mejor que de sí mismo, ya que en ciertas circunstancias el camello vale tanto como su vida.

No había tarea más urgente para mí, pues, que familiarizarme con mi montura. Me acomodé a su ritmo, a la hechura de la silla mauritana, parecida a una mariposa con las alas dispuestas para volar, a los distintos gemidos del mehari, que seguía fielmente al de El Baggui. Pensé que sería bueno encontrar un nombre para él, y elegí el de Oscar, en honor al explorador Oscar Lenz.

Dejamos atrás Saint Louis. La ciudad era ya una silueta difusa. Pronto perdimos de vista el río, y frente a nosotros se dibujó un *reg* salpicado todavía de vegetación y de vida. Antes de seguir avanzando hacia el interior de esa planicie, El Baggui alzó un brazo y los treinta y ocho camellos se detuvieron a la vez. La caravana acamparía ahí. Habíamos recorrido sólo diez kilómetros, lo que me parecía muy poca distancia para una etapa, pero El Baggui había ordenado acampar, así que todo el mundo obedeció.

—El primer día —me dijo el cadí antes de que yo le preguntara nada—, lo más importante es arrancar la caravana. Salir de la ciudad. Ver cómo marchan los camellos. Acampar. Repartir el trabajo entre los hombres. Volver a cargarlo todo por la mañana. Es así como la maquinaria se pone en marcha. Mañana saldremos temprano y recorreremos más camino.

Traté de bajar por mi propio pie de Oscar. Grité «*¡Barrak!*», pero no me obedeció, y uno de los camelleros vino a socorrerme sin poder ocultar una sonrisa.

—Se dice así, ¿no? *¿Barrak?* —inquirí.

—Sí, *barrak, barrak* —dijo el camellero sin dejar de sonreír, y acto seguido Oscar se arrodilló.

Mientras esto sucedía, a mi espalda se había puesto en marcha una danza singular; se montaba el campamento. Los hombres trajinaban con movimientos precisos, sin gritos inútiles; cada uno sabía exactamente lo que tenía que hacer. Los camelleros libraban a los animales de su carga y los dejaban sueltos, para que pastaran en los matorrales que había alrededor y bebieran en la marisma junto a la que transcurría nuestro viaje. Un camello nunca escaparía mientras tuviera pasto y agua cerca. Otros hombres se encargaban de la intendencia; la caravana había sido provista con sacos de harina y arroz, dátiles, mantequilla fundida, azúcar y té, además de algunas latas con carne envasada en mi honor. Encendieron un pequeño fuego con algunos rastrojos y se dispusieron a preparar los alimentos para la cena. Alguien comprobó que las *gerbas* —odres de piel de cabra curtida— no hubieran perdido agua. Dos de los hombres de El Baggui

se apresuraron a montar tres jaimas. Las tiendas de piel de camello tenían claros destinatarios: la primera, para el cadí, por tratarse de un hombre anciano y jefe de la expedición; otra para los alimentos, para que estuvieran resguardados de la intemperie; y la tercera para mí, por ser un francés que a sus ojos era incapaz de aguantar incomodidades. El resto dormiría bajo las estrellas.

Antes de la cena, El Baggui llamó a sus hombres a orar. Indicó con su mano la dirección a La Meca, agitó en el aire su collar de ébano e inició un canto con una voz poderosa y gutural que resonó en el silencio de aquella llanura desierta como si llamara a otros hombres, a otros tiempos, para que vinieran de todos los rincones del mundo y se reunieran con él a rezar, ahí, en ese instante, sobre la arena. Fue en el momento en que la última luz del día desapareció, casi sin transición, y dio paso a una noche fresca y serena.

Los hombres se agruparon alrededor del fuego y se sentaron en cuclillas a esperar el reparto de los alimentos. Miraban las llamas y sus ojos negros parecían rojos y brillantes como los de los *djinns*, los espíritus demoníacos del desierto. Luego volvían la cara hacia el horizonte o hacia el cielo, y recobraban su tinte azulado y su calma. El cocinero había preparado arroz con algunas verduras que aún se encontraban frescas debido a nuestra proximidad a Saint Louis. Dos grandes cuencos pasaban de mano en mano alrededor del círculo que habíamos formado. Cada hombre cogía un puñado de arroz con la mano, se lo llevaba a la boca y pasaba el cuenco al siguiente hombre, quien repetía la misma operación. Eran expertos en liquidar hasta el último grano, incluso los que quedaban entre los dedos, que no dudaban en meterse también en la boca y chupar sonoramente hasta dejar inmaculados. Era la primera vez que los veía comer así, y me sentí incapaz de imitarles. El Baggui me tendió un tenedor.

Tras la cena, vino el té. Y con el té, vinieron de nuevo las palabras. No comprendía lo que decían, pero oía esa música primitiva y sentía mis párpados pesados, las leguas recorridas a bordo de la *Frasquita* esa misma mañana, que parecía ahora tan lejana, y los kilómetros a lomos de Oscar, mucho más presentes en mi cuerpo. Los hombres seguían hablando cuando me retiré a mi jaima. Había refrescado, y tuve que cubrirme con una fina manta para no pasar frío. Recuerdo, aún, el sonido efervescente del agua apagando las brasas antes de dormir.

El día 9 empezó temprano. A las seis de la mañana una pequeña hoguera daba la primera señal de vida, y a su lumbre nos fuimos despertando. Rezos, té y recogida del campamento eran las tres partes de un ritual que se repetiría cada mañana. Aquel día íbamos a recorrer cincuenta kilómetros, según el preciso plan de El Baggui. Nuestra ruta discurriría pegada a la costa, bordeando los límites occidentales del desierto de arena. Pronto los camellos fueron reunidos y cargados.

Oscar me recibió aquella mañana con mirada de fastidio, pero logré montar sin ningún percance. El Baggui subió también a su mehari. Los demás hombres cogieron a sus animales por el bocado y se dispusieron a caminar a su lado durante las primeras horas de aquella etapa. Sólo cuando el calor se hizo más fuerte, los usaron como montura.

Esa época del año, febrero, era de las menos calurosas, aun así, entre la una y las tres del mediodía alcanzamos los treinta y un grados, lo que no pareció suficiente a El Baggui como para detener la caravana y buscar alguna sombra momentánea. En el desierto, la temperatura podía llegar a más de sesenta grados, y ese calor moderado les parecía a ellos frescor. Al ser invierno, tampoco consideraron necesario hacer un alto al mediodía para hacer la siesta, sino que cubrimos las diez horas de marcha casi sin interrupción. Sólo en dos ocasiones El Baggui levantó su brazo para detener la caravana, sin ninguna razón aparente para mí, pero enseguida aparecía en el horizonte una delgada horca, a la que estaba atada una cuerda y a ella una bolsa de piel que se hundía en la tierra. Allí había un *bir*. Sólo algo de apariencia tan discreta, pero tan importante como un pozo de agua potable, fue capaz de detener nuestra caravana. Tampoco paramos nunca para comer. De vez en cuando, venían a ofrecerme algunos dátiles y leche de camella. Suficiente para subsistir hasta que llegara la noche. Nadie se molestaba en malgastar energía mostrando deseos de alimento o conversación. Cada uno de aquellos hombres se dedicaba solamente a caminar junto a su camello, como si aquélla fuera la única ocupación posible de su vida.

A las seis de la tarde, El Baggui alzó su brazo.

Todo transcurrió igual que el día anterior, aunque con más júbilo. Ese día nos habíamos ganado el descanso. Hacía diez horas que viajaba sobre mi querido Oscar, y quise liberarle yo mismo de la *raala* y los arreos para dejarle pastar libremente. Antes, le miré a la cara, y él, como siempre, gruñó.

Cuando el campamento estuvo montado, los hombres rezaron. Mientras, bajo la arena, el cocinero había encendido unas brasas y, sobre ellas, se cocían finas tortas de harina que acababa de amasar: la *kessera*, el pan del desierto, se cocía para nosotros tan despacio como las estrellas aparecían en el cielo. Alrededor del fuego, se formó de nuevo el corro de hombres velados y oscuros, con ojos de *djinns*.

¿Qué clase de hombres eran? Tan fuertes como para caminar bajo el sol durante todo un día, apenas sin comer, montar y desmontar campamentos alrededor de un hoyo con agua, de una débil hoguera alimentada por rastrojos del camino, dormir al raso en la fría noche, y seguir así día tras día, todos los días de su vida, sin un lugar fijo al que dirigirse, sin un lugar donde quedarse, sin el deseo de enraizar, sino siempre de partir. Su hogar no era una casa, era una caravana en

movimiento.

—¿Puede sentarse con comodidad, capitán? —interrumpió mis pensamientos El Baggui.

No entendía a qué se refería, hasta que uno de sus hombres apostilló, entre las risas de los demás:

—A los europeos les cuesta sentarse después de un día a camello…

—Estoy bien —respondí.

Era cierto que, aunque un poco magullado, mi cuerpo no sufría esa primera etapa de desierto, tal vez porque mi mente estaba demasiado fascinada por todo cuanto veía. Ni siquiera me acordaba del dolor y, en todo caso, me habría sentido muy humillado admitiendo ante esos hombres que el roce de una silla era demasiado para mí.

—¿Sabe en qué piensan los hombres durante las largas caravanas? —prosiguió El Baggui.

El cadí había recorrido la parte occidental del desierto de una punta a otra, en caravanas de hasta quinientos animales, en las condiciones más extremas, según me habían contado. Había guiado expediciones y batallas y había sobrevivido a todas, con la única herida perdurable de su brazo. Tenía, además, esa aura de hombre sabio y sentía una gran fe. Me interesaba saber cómo entretenía sus pensamientos durante esas horas bajo el ardiente sol.

—¡Limonada! —dijo él—. Cualquiera que le diga lo contrario miente. En las travesías sobre las dunas, cuando el calor pasa de cincuenta grados y se recorren cientos de kilómetros de sol a sol, uno sólo piensa en lo más necesario: calmar su sed.

A las palabras de El Baggui siguieron entonces mil historias de los hombres sobre terribles episodios de sed en el desierto. Me quedé con ellos hasta que se apagó la última brasa y entonces me fui a dormir.

Las jornadas siguientes se sucedieron de manera que cualquier espectador calificaría de idéntica, pero para mí estaban repletas de maravillosas novedades. Por las mañanas, en compañía de un hombre de El Baggui, partía en busca de Oscar y me encargaba de llevarle personalmente hacia el campamento, colocarle los arreos y la silla, hacer que se arrodillara para poder subir en él. Observé cómo lo hacían los demás. Se descalzaban, se agarraban con la mano izquierda a la silla, ponían el pie derecho sobre el cuello del animal y le ordenaban que alzara cabeza y gaznate para que él mismo los elevara hasta su montura. Una vez arriba, se quedaban descalzos, con sus pies desnudos en contacto con el cuello del animal, al que guiaban con un leve taloneo. Nunca me atreví a imitarles.

Yo seguía aferrado a mi fusta y a mis botas de montar, a las que Oscar, sin embargo, parecía irse acostumbrando. Sus gruñidos, al menos, eran más amistosos y su andar menos brusco. Llegué a

encontrarlo hasta apacible, tanto que en una de esas largas jornadas en las que recorríamos sesenta kilómetros sin parar hubo un momento en que me dormí. Me dormí, quizá sólo durante un segundo, y en ese mismo instante, uno de los hombres de El Baggui me pellizcó una pierna.

—¡Despierte, capitán!

Y El Baggui, aunque no habíamos encontrado *bir* alguno, detuvo la caravana.

—Dormirse a lomos de un camello puede ser una catástrofe —me dijo—. ¿Dónde está su fusta?

No la tenía. Miré a mi alrededor y no vi rastro alguno de la fusta. Desde el último camello de la caravana, un muchacho corría hacia nosotros, con la vara en la mano, partida en dos. Había caído de mi mano cien metros atrás, sin que me diera cuenta.

—Usted es como la vara, capitán. Si cae al suelo, puede partirse, quedarse atrás o ser enterrado por la arena del desierto. Baje del mehari, es mejor caminar que dormir.

Caminé por primera vez al lado de Oscar, como el resto de los hombres, tirando de él. No tardé en sentir más vivamente que nunca la dureza del territorio bajo mis pies y del sol sobre mi cabeza. Mis botas, mi chaqueta y mi casco colonial me parecieron entonces tan inapropiados como una armadura medieval. Habría pagado a precio de oro las sandalias de piel de antílope y la holgada gandura con la que ellos cubrían su cuerpo.

Cuando, al tercer día de viaje, pisamos por fin las dunas, ni siquiera eso se quisieron calzar. Entraron en la arena como quien entra en una mezquita. Por la noche, al quitarme las botas, tenía los pies destrozados. En cambio, cuando nos sentamos alrededor de la hoguera para la cena, sus plantas rosadas relucían, pulidas por la arena de toda la jornada. No había superficie más fina; después de comer, limpiaron en ella sus manos.

Esa noche la sobremesa fue más larga. Los hombres se tumbaron sobre la arena a mirar las estrellas, bajo un silencio tan denso que casi se podía oír. De modo que ahí empezaba, pensé: el gran mar de arena, la patria común del Sáhara.

Durante la cuarta y la quinta jornada de nuestra expedición todo cuanto veíamos eran las dunas amarillentas y el cielo de un blanquecino azul. Me acostumbré a seguir el ritmo del resto de los hombres de la caravana. Poco a poco comprendí que si había un espíritu de La Línea, como nos gustaba decir a quienes trabajábamos para Latécoère, había también un espíritu del desierto del que me estaba dejando empapar. Me despertaba cuando oía los bramidos de los camellos y procuraba dedicarme a alguna tarea útil. Aprendí a

desmontar mi jaima, a encontrar material para prender la primera hoguera de la mañana, a preparar el té extremadamente azucarado que les gustaba y también a guardar un puñado de ese azúcar para ofrecérselo a Oscar en la palma de mi mano. Conseguí un par de sandalias. Después de la oración, cuando todo estaba listo y El Baggui miraba al cielo y daba la señal de avanzar, comenzaba a pie mi jornada y no me permitía subir al mehari hasta que lo hacía alguno de los hombres del cadí. Cuando, entonces, subía a la silla, Oscar ya no gruñía. Comía gustoso los dátiles y la leche de camella que me ofrecían. A pesar de todo lo que me había dicho El Baggui, nunca conseguí pensar en limonada… Pensaba en mi vida en Casablanca, en la de nuestros pilotos y en la de nuestros jefes en Toulouse y París. No parecía haber en el mundo nada más opuesto que aquello a la vida del desierto, pero de alguna manera esos dos mundos tendrían que convivir. Nuestra caravana de camellos cargados de combustible era el enlace entre ambos.

El 12 de febrero nos acercamos a la costa y avistamos nuestro objetivo: Nouakchott. Llevado por la euforia estreché la correa que sujetaba mi sombrero de meharista y espoleé a Oscar, que empezó a trotar hacia nuestro destino. El segundo hombre de El Baggui me siguió, retándome a una carrera. Toda la caravana se detuvo para vernos, los hombres se reían y hacían apuestas en broma, ya que sabían que yo no tenía ninguna posibilidad contra su camarada. El hombre de El Baggui enseguida me tomó ventaja. Su torso se erguía elegante encima de su animal, formando una figura perfecta, armoniosa, que acompañaba al mehari en su carrera. Viéndolos desde lejos, parecían una nube, un soplo de viento, un solo cuerpo que se dirigía a su destino con facilidad. Yo trataba de sujetarme a la silla de Oscar como podía, y de vez en cuando me veía obligado a soltar una mano para no perder el sombrero. La carrera estaba perdiendo ya todo interés, cuando de un pequeño montículo de arena, como surgido de las aguas de un espejismo, un niño azul, un hijo de los nómadas que de vez en cuando nos cruzábamos por el camino, apareció en medio de la nada, frente al mehari de mi rival. El jinete, hábil y rápido, reaccionó con viveza e hizo que su camello diera un giro hacia la derecha, de golpe, para esquivarlo. Lo consiguió, de manera que el pequeño se asustó pero no se lastimó. El mehari tropezó a causa de la velocidad y él y su jinete rodaron por el suelo, cayendo justo en un charquito de un palmo de agua que se había formado en un humedal. Oscar y yo pasamos a su lado, a nuestro ritmo asincopado, y entonces me quité el sombrero para saludar a mi excelente rival. El resto de la caravana daba gritos de júbilo, y Oscar bramaba de forma tan estrepitosa que nadie podía dudar que se trataba de auténticas carcajadas. Cuando todo se hubo calmado, El Baggui me dijo:

—Hijo mío, con tu *baraka*, el cadáver de tu enemigo pasará siempre delante de tu puerta.

—Cadí, ¿estaré yo delante de la puerta para verlo pasar? —pregunté descreído.

—¿Es que no crees en tu dios? Qué lastima… —Y con un gesto de resignación de sus hombros, dio media vuelta y volvió a poner en marcha la caravana.

Llegamos por fin al puesto de Nouakchott, donde Latécoère había previsto una aeroplaza en el cercano terreno de Tivourvourt. Los pequeños valles que rodeaban el puesto no ofrecían condiciones suficientes para los aterrizajes, tampoco había medios para allanar el terreno y los matorrales abundaban justo donde se encontraban las mejores plazas. Fue El Baggui quien dijo que unos cuarenta y cinco kilómetros más al sur había una antigua *sebka* desecada que tal vez nos podría servir. La caravana partió en esa dirección. Una vez más, nuestro guía no se equivocaba. Frente a mis ojos se hallaba la pista de aterrizaje perfecta: mil quinientos metros de superficie dura y lisa, orientada en el sentido de los alisios. Sobre la antigua laguna salada, marcamos el terreno, enterramos el combustible y el aceite en la arena y, sobre dos piquetes formados por palos, colgamos un odre de cabra lleno de agua para que pudieran refrescarse los aviadores en el futuro. La última de las aeroplazas precisadas en nuestra misión de reconocimiento había sido creada en la salina de M'Terert.

El campamento respiraba un aire distinto aquella noche. Nuestro cometido había terminado y, para celebrarlo, el cocinero preparaba una comida especial: un elaborado cuscús con trozos de pollo comprado esa tarde en Nouakchott. A la mañana siguiente, El Baggui debía partir hacia el norte con algunos de los hombres, hacia las dunas doradas de Río de Oro. El resto de la caravana regresaría hacia el sur. Yo tenía previsto separarme del convoy para dirigirme a Mederdra, hacia el este, donde debía saludar al administrador francés de la región y presentarle el proyecto de La Línea. Luego alcanzaría la caravana para regresar juntos a Saint Louis. Era una noche de celebración, pero también de despedida.

El cuenco de cuscús pasaba alegremente de un hombre a otro y comprobé que no era tan difícil coger esos granos de sémola con la mano y llevarlos a la boca sin que se perdieran por el camino. Compartí así la comida de aquel cuenco comunitario, y de nuevo las historias y la hoguera y la noche estrellada, hasta que el corro se deshizo.

El Baggui, en vez de retirarse, se alejó a solas hacia lo alto de una duna próxima al campamento. Seguí sus pasos con la mirada, y cuando le vi sentarse justo en la cima de aquella montaña de arena,

mirando al infinito como si nada más existiera, sentí el impulso de reunirme con él.

—¿Qué ve usted, cadí?

El Baggui no volvió la cabeza para mirarme, ni siquiera las órbitas de sus ojos se desviaron un milímetro de un punto que yo no podía alcanzar y que él miraba fijamente, algo tan magnético, pensé, como el centro del universo. Parecía estar esperándome.

—¿Y qué es lo que ve usted aquí, capitán? ¿Qué es lo que cualquiera de nosotros puede ver en realidad, si no levanta la cabeza, la mirada y la memoria más allá de su limitado círculo de tiempo? Hace miles de años, si usted hubiera observado el horizonte desde este mismo lugar, su vista no habría alcanzado a ver el final de la selva, de los palmerales, de los caudalosos ríos que lo cubrían todo. Sí, nuestros antepasados vivían en el paraíso, hasta que el paraíso empezó a secarse. Eran los tiempos en que no nos hacía falta ir de un sitio a otro constantemente. Qué diferencia de lo que nos toca hacer ahora; llevar nuestro hogar a donde crezca una brizna de hierba. Antes, cuando teníamos hogares, dicen los sabios que venerábamos a las diosas. Eso dicen, que han encontrado pinturas y estatuillas de mujeres con grandes pechos, como las camellas preñadas, y que toda la tribu danzaba a su alrededor, celebrando la vida y la leche, como ahora se celebra la pequeña brizna de hierba.

»Levante la cabeza, levante usted la cabeza, capitán. Mire las sombras de todos los hombres y mujeres que se han posado sobre estas tierras, los que descansaban bajo los frondosos árboles; los que se resguardaban en las montañas del norte, en pequeñas cuevas, y tintaban sus cabellos y sus manos de aleña. Los romanos les llamaban bárbaros; Berbería, tierra de bereberes. Al sur, los hermanos negros como el carbón, los hombres de cabeza redonda, veían dioses en las montañas y en las fieras, y bailaban y se sacrificaban para mantenerlas contentas. Más tarde, vinieron del este los árabes, montados a caballo y dromedario, y predicaron el Corán, y toda nuestra tierra se rindió a su fe, o creó una fe nueva, mezcla de nuestras diosas, de nuestras supersticiones y de sus palabras sagradas.

»Entre los ríos Noun y Draa, que limitan el desierto a norte y sur, se asentaron hombres santos, fascinados por el Sáhara, donde no veían vacío sino riqueza. Yo mismo soy descendiente del Profeta, que llegó hasta aquí para darnos la fe. Ellos creyeron que llegarían a Dios mediante la oración y la soledad. ¿Se imagina usted un sitio mejor que éste para orar a solas con Dios?

Miré a mi alrededor. El silencio era tan profundo que podía notar su peso en el corazón. Casi me costaba hablar.

—Yo no soy hombre religioso, cadí. Yo creo en la acción del hombre, más que en la de los dioses.

—Lo sé, hijo mío. Le conozco a usted, como conozco a los demás franceses y también a los españoles. Por eso me gusta que esté sentado esta noche a mi lado, en esta duna, y que intente mirar a su alrededor. Imagínese ahora, en esta tierra informe y cambiante, fronteras trazadas con tiralíneas, muros, leyes universales. ¿No le provoca risa? Es como intentar matar una mosca a cañonazos. ¿Sabe cómo se han organizado aquí las tribus, durante siglos, los teknas, los erguibats, los oued delims, los bou sbas…? Las tribus más guerreras y cazadoras, los descendientes de los árabes hasan, son las que habitaban las tierras del interior, en el desierto más profundo. Las tribus más amigables, las que tenían más facilidad para las relaciones y el comercio, se establecieron en la costa. En medio, como una frontera natural entre unos y otros, se asentaron los hombres de letras, los zwayas, que a igual distancia de los primeros que de los segundos, les recordaban de dónde venían y trataban de guiarles con la luz de la fe hacia el mejor lugar.

—El justo equilibrio…

—Es un equilibrio muy distinto al suyo. Ha habido cientos de guerras entre nuestras tribus. Las guerras entre los oued delim y los erguibat han sido legendarias. Y luego, además, están siempre los *rezzus*, los asaltos de las tribus guerreras a las tribus ganaderas y a las caravanas. Pero los consideramos ataques legítimos, es una especie de tributo que pagamos todos a los guardianes de nuestro desierto. Es parte de un sistema de vida que compartimos. Con el particular sentido del equilibrio de ustedes los franceses, los *rezzus* no tienen cabida. Ustedes son fanáticos de la ley, de las instituciones, de la jerarquía…

—Pero ustedes también tienen jefes, cadí, como usted mismo.

—Yo hoy estoy aquí, mañana no. Cuando yo haya muerto, nada quedará de mi poder. No dejo leyes, no dejo tierras. Sólo dejo lazos de sangre, que son lo que identifica a cada tribu. Las tierras que habitamos pueden cambiar. Nuestras amistades y enemistades pueden cambiar. Pero nada cambia la sangre de la que venimos, el hombre del que cada tribu desciende. Ésa es nuestra única identidad estable. Me pregunta usted por nuestro Gobierno; nosotros convocamos asambleas cuando es necesario, grupos formados por hombres elegidos por cada familia que se reúnen para dar una solución a un problema concreto. Luego, se disuelven. La asamblea desaparece como el viento barre la arena. Cuando sea necesario, renacerá, en un lugar distinto, con hombres y objetivos diferentes. Entre tanto, en cada zona, mandan los meses, las lluvias, los escasos pastos. Nadie se detiene. Es el hombre el que se adapta a la tierra, viva a pesar de todo, cambiante a pesar de su aparente quietud.

—Para prosperar, es necesario un orden, cadí. Alguien que tenga

una visión común a todos, que vele por sus intereses. Sin una estructura más sólida, su pueblo desaparecerá.

—No pretendo desanimarle en su empeño, querido capitán. Pero nosotros tenemos algo que nos une por encima de todo y que a ustedes les resulta invisible: la fe. Fue la fe lo que reunió a miembros de todas las tribus en Smara, hace catorce años, para ponerse al servicio del gran Ma Ainin y combatir contra quien hiciera falta. ¿Ve mi brazo? Fue en la batalla contra los franceses en la que él quedó herido de muerte donde obtuve este recuerdo. Allí estuvimos todos unidos, como un solo pueblo bajo una sola fe. Usted, a pesar de que lo niegue, es también un hombre de fe. Lo puedo ver en sus ojos y en su ánimo; usted daría su vida por esta misión. Y en eso le respeto. Pero debe aprender que no todo depende de su voluntad, de sus planes, de su orden y de sus máquinas.

—¿Y cómo es posible que ahora sea usted amigo del coronel Gaden? ¿Por qué está colaborando con Francia?

—Mire mi barba. Barba blanca. El tiempo hace su trabajo. Esculpe a los hombres igual que hace con el paisaje. Yo ya no tengo edad de combatir, sirvo mejor a los míos del modo que lo hago ahora. Gaden ha establecido unos acuerdos pacíficos con las tribus. La guerra abierta con los franceses es para nosotros un suicidio, como yo mismo pude comprobar. Por ahora es mejor pactar, sacar el máximo provecho. Mire a mis gentes, en la caravana; se nutren de todo cuanto les llega. Se amoldan a ello como el viento y las dunas. ¿Qué da forma a qué?, me pregunto a veces. ¿El viento a las dunas, o la arena a la brisa? La caravana pasa, los perros ladran. Los hombres del desierto saben que la vida viene y va, y que en cada momento hay que tomar lo que hay. Ahora son ustedes, con sus aviones, con su línea en el cielo, azul igual que los ríos ancestrales que surcaban esta tierra. Y allí van nuestros hombres, se abocan a sus riberas fecundas, esperan que el río brote, se desborde, que el agua sea fértil para todos. Si la riqueza cruza sus tierras, suya es. Porque eso es todo lo que tienen, este espacio que usted está viendo ahora, espero, en toda su inmensidad.

Me quedé sobrecogido por aquel paisaje infinito que El Baggui me había revelado.

—Estoy seguro de que La Línea será algo bueno para todos —dije al fin.

—De eso puede estar seguro, hijo. Tiene que saber que lo que llega en la vida es siempre lo mejor que puede llegar, aunque en ese momento creamos que se trata de una desgracia.

El Baggui había pronunciado aquella frase como una profecía, aunque sus palabras no me permitían saber si nuestro proyecto despertaba en él temor o esperanza. Tal vez daba igual. La vida

continuaría, por encima de lo que él o yo pudiéramos pensar. La vida llevada por el impulso de un cúmulo de vidas, de cada uno de los hombres y mujeres que sin saberlo formábamos parte de aquella ilusión.

El cadí se quedó aún en la duna, y yo volví al campamento, pero no entré en mi jaima. Esa noche dormí bajo las estrellas.

Por la mañana, al despertar, todos los camelleros se habían dispuesto frente a mí, en dos filas, una frente a la otra, con el brazo derecho extendido horizontalmente formando un pasadizo. Al otro lado, unos metros más allá, estaba El Baggui, de pie, que con una señal de la cabeza me invitaba a cruzarlo. Me agaché para tomar parte en la ceremonia. Al caminar, cada hombre azul tocaba con su mano mi cabeza inclinada. A la salida de ese corredor humano, el cadí puso su mano sobre mi hombro derecho y me dijo:

—El verdadero amigo es el que cuida de tus intereses en tu ausencia. Recuerda que yo soy tu amigo y emprende tu camino con alegría.

Me despedí definitivamente de El Baggui y, de la mano de un guía que él mismo me asignó, me encaminé hacia el este, hacia Mederdra, donde quería llegar antes del anochecer. Mi guía, alejado de la estrecha vigilancia del cadí, pronto se mostró perezoso, y dijo que era imposible llegar a tiempo, ni siquiera trotando todo el día y toda la tarde.

—Quizá no a lomos de tu camello… —dije.

Y sujetando a su animal con una cuerda a la cola de Oscar, totalmente congraciado conmigo después de haber ganado la carrera el día anterior, salimos disparados hacia Mederdra.

La ruta hacia oriente fue un soplo de felicidad. Un paisaje hermoso y solitario. Dos camellos, desprovistos de toda carga, lanzados al límite de sus fuerzas sobre un terreno gozoso y blando. Sin el peso de la lenta caravana, tomando las riendas de mi mehari, sentí de pronto una pequeña abertura en el corazón, un lugar cerrado en el que por fin entraba la luz. Fue allí, sobre las dunas del desierto, donde súbitamente volví a ser Joseph. Todo lo que durante años había ido manteniendo encerrado dentro de mí, acomodado a la vida estrecha de la formación militar y del trabajo en un despacho, pudo salir entonces, volando como el pequeño pájaro herido que había ocultado en mi guerrera tanto tiempo atrás.

Llegamos a Mederdra al anochecer, a tiempo para cenar con el administrador de la zona, monsieur Charbonnier, quien se mostró muy interesado en el proyecto de La Línea y nos brindó todo su apoyo.

Al día siguiente, al camellero le dolían todos los huesos y se mostró incapaz de volver a subir a lomos de su animal. No quería oír hablar

de Oscar. Así que busqué otro guía, menos perezoso y más hábil, que dijo que me conduciría hacia el suroeste por un camino más corto, a través de humedales tan profundos que el agua llegaba hasta media panza de los camellos. Pasaríamos la noche en un campamento de una tribu que él conocía y a la mañana siguiente encontraríamos, no lejos de allí, al resto de la caravana.

Así, trotando entre la arena y esas raras balsas de agua, llegamos al campamento, a veinte kilómetros del codo del río Senegal, en Biach. Atardecía. Las luces azuladas inundaban todo el paisaje. Sólo dos grietas rojizas se abrían en el cielo, y lo rasgaban. De entre las tiendas, asomaban cabezas azules, cubiertas por velos azules que el viento movía al mismo ritmo que sus susurros. Sombras silenciosas salieron a recibirnos y yo les ofrecí un cordero que había comprado en Mederdra para agradecer su hospitalidad. El jefe de la tribu lo recibió de buen grado y lo mandó asar en ese mismo momento. Por fin, pude cambiar la dura silla de Oscar por cojines más mullidos de su tienda, mientras esperábamos la hora de cenar.

Dentro, la tienda estaba dividida en dos mitades. Ambas alfombradas y tapizadas, aunque con colores y disposición diferentes. A un lado, el jefe del campamento y otros hombres se sentaban en corro, con una tetera en el centro, que el jefe se encargaba de preparar y servir a sus invitados. Al otro lado, escondidas por la oscuridad, me pareció distinguir a algunas mujeres, tapadas de pies a cabeza, que de vez en cuando hablaban en tono muy bajo. Otras dos chicas, más jóvenes, iban y venían a nuestro alrededor, trayendo y llevando vasos de agua fresca y algún dulce con el que acompañar el té. Estas dos muchachas llevaban la cara descubierta, y sonreían y me miraban abiertamente, supuse que asombradas por mis facciones blancas, por mi indumentaria y por mi piel. Estaba seguro de que la conversación de las chicas, que por supuesto yo no podía comprender, giraba en torno a mí. Los hombres parecían no inquietarse en absoluto por eso, el movimiento de las jóvenes era tan natural como el de dos mariposas que revolotean alrededor de una nueva flor. Por fin, una de ellas se detuvo cerca de la entrada de la tienda, y un reflejo de la última luz de la tarde iluminó su cara. Era bella como Antinea. El jefe, en ese mismo instante, le ordenó que montara mi tienda.

Después de la cena, los hombres se fueron disgregando hacia todos los puntos del campamento. El jefe señaló con su vara de mando una tienda algo alejada del resto, hacia el este, donde el aire parecía adormecido. Al llegar frente a mi jaima, descorrí la tela de la entrada y allí, tendida, con el bello rostro ladeado, estaba mi Antinea. Me acerqué sin despertarla. Su cara era joven y morena, sus párpados gruesos, interminables, se extendían hacia sus sienes en una línea perfecta trazada por las pestañas. Las cejas arqueadas sostenían una

frente ancha, valiente, que contrastaba con la redondez de sus mejillas y la dulzura de sus labios, algo entreabiertos, por los que iba y venía su respiración. Me atreví a descorrer la tela tintada que envolvía su cuerpo. Su silueta, ondulada como las dunas, explotaba en una cadera de sinuosidad exquisita. Sus muslos se recogían hacia su vientre. Entonces Antinea, alterada por mi mirada, se dio media vuelta, y su cuerpo quedó tendido hacia el cielo, regalándome su torso. Irresistiblemente, mis manos tuvieron que tocar la seda, y fueron primero hacia sus pechos pequeños, más pálidos que el resto del cuerpo, dulces como los dátiles, que se deshacían en mi boca como el azúcar en el té. Antinea abrió los ojos despacio y la miré sin saber qué hacer, como un ladrón atrapado en pleno delito, pero ella no dijo nada, echó los brazos hacia atrás y sentí cómo sus piernas de niña se separaban debajo de mis muslos.

Durante la noche, tuve sueños de serpientes y sonidos de cascabel. Vi grupas que cabalgaban y gacelas que saltaban sobre suaves dunas. Sentí ríos que se abrían entre las grietas de la tierra. Aún guardo en mi memoria ese delirio. Por la mañana, Antinea no estaba a mi lado. En el campamento, todos se ocupaban de sus tareas habituales, y mi guía me esperaba con los meharis preparados para marchar. El jefe de la tribu salió a saludarme y nos fuimos sin más ceremonia.

En el camino de vuelta, sentí un sudor frío en la frente y un calor acuciante en la entrepierna. Troté en silencio, confiando en Oscar, que ni siquiera bramaba, y en mi guía, que me condujo diligentemente al lugar donde debíamos reunirnos con la caravana, a la que encontramos enseguida. El 16 de febrero, a última hora de la tarde, llegamos a Saint Louis, donde apenas recuerdo que bajé de mi mehari y me eché en la cama que Gaden me tenía preparada, temblando de frío y de calor, invadido por una fiebre de caballo que, según dijo el médico, era producto del paludismo que me habían transmitido los mosquitos del campamento de Biach.

Pasé tres días y tres noches en blanco, recuperándome de mis jornadas del desierto, de los quinientos kilómetros a lomos del mehari, perdido en un mundo de sueños y pesadillas, hasta que poco a poco mi cuerpo se fue calmando y, al abrir los ojos, me encontré de regreso en la realidad.

10

REGRESO

Se había hecho de día. Un día de una claridad desconocida. Su luz, como la del primer día del año, cuando todos creemos merecer un nuevo comienzo. A mi alrededor, los objetos se definían con una precisión de cuchilla, pero no me herían. Al otro lado del ventanal, el lago estaba en calma, sus profundidades ya no me asustaban. No pasaba nada. Silencio. Tranquilidad. Las fugas de Bach habían dejado de sonar para siempre.

Sin pensarlo, me fui quitando la ropa. Después, abrí de par en par la puerta del jardín y caminé descalza sobre la hierba hacia la orilla del agua. Toqué con un pie la superficie blanda y fui entrando en el Lemán, sentí su frescor en todo el cuerpo, de pies a cabeza, hasta que estuve completamente sumergida en el puro silencio, y cerré los ojos. Inmersa en el agua, sola, oí bombear mi corazón. Como Roig en el desierto. En el Sáhara escuchó ecos absolutos de lo que guardaba su interior. En ese paisaje limpio y primitivo, sin todas las rigideces en las que se había formado, Roig se sintió, por primera vez, libre.

Yo me quedé flotando largo rato sobre el Lemán.

Después de salir del agua, me puse ropa limpia y salí de la casa por los caminos de tierra, entre los árboles y los viñedos sobre los que empezaba a derramarse el sol. En la misma estación donde el hijo de Latécoère había perdido la vida, tomé el primer tren hacia la ciudad, y fue allí, en Ginebra, donde me pareció haber nacido de nuevo. Me acompañaba, aún, la silueta del inmenso Lemán, en el que me había bañado ya para siempre, y que allí, en su identidad urbana, señalaba un paseo obligado, rodeado por una romántica barandilla de metal blanco. En el centro de aquella parte del lago, un surtidor disparaba el agua bien alto, hacia el cielo, y se convertía en la gran referencia vertical de Ginebra: el *jet d'eau*.

Rodeé yo también el Lemán como hacen todos los ginebrinos, aunque para mí era diferente; era el primer paseo del mundo. Parecía que hiciera apenas unas horas que hubiera aprendido a caminar. Y, sin embargo, mis pies no se tambaleaban. Disfrutaba ahora de cada paso y

de cada visión; el embarcadero del paquis, el jardín inglés, los rosales, los cafés que levantaban sus persianas y se ponían lentamente en marcha. Así llegué al otro lado del lago, donde la estatua de una mujer fornida corría contra el viento, con un brazo alzado como si blandiera una espada, las ropas pegadas al cuerpo y el cabello salvaje.

En un café cercano, encontré una mesita donde seguir leyendo las memorias de Roig sin perder de vista la estatua. Me pareció que me infundía fuerza. Después de haber escuchado la voz clara del capitán en el desierto, ya no tenía dudas de qué clase de hombre era. Le creí y me convencí —en realidad, él me había convencido— de qué partido tomó: Roig se había hermanado con los hombres del desierto, y eso fue lo que probablemente acabó enfrentándole a Latécoère. Ahora tenía la sensación de que yo debía rescatar al capitán: del silencio, del olvido, de haber tenido que marcharse de La Línea por la puerta de atrás. Debía atar los cabos sueltos y acompañarle hasta el final de su viaje, hasta aquella última fotografía del hombre de rasgos árabes que lo conectaba con el presente. La perspectiva que me daban ochenta años de historia jugaba a mi favor. Quizá yo, más que él mismo en su tiempo, podía entender el alcance de la Misión Roig.

Con esa intención, seguí leyendo.

Había dejado al capitán al regreso de su travesía por el desierto. Pasó tres días en cama aquejado por la fiebre y, cuando despertó, tenía todavía la frente cubierta por pequeñas gotas de sudor… Al salir de su habitación, un soldado le entregó un telegrama que acababa de llegar para él:

> 19 de febrero de 1923
>
> De París a Saint Louis:
>
> Aceite de Cabo Juby y Río de Oro devuelto a Las Palmas STOP Tribus agitadas STOP Ponga fin a la ejecución de la misión por orden del ministerio de Asuntos Extranjeros STOP Venga a París urgentemente
>
> LATÉCOÈRE

La placidez del desierto se había roto de un disparo.

Roig, aturdido aún por los restos de la fiebre, no reaccionó, pero al día siguiente llegó otra orden desde París reiterando que abandonasen Saint Louis y remontasen la costa en la *Frasquita* sin perder tiempo. Latécoère añadía, además, que era necesario que en el viaje de regreso hicieran escala en Leven, un punto intermedio entre Villa Cisneros y Cabo Juby, para establecer un puesto de socorro. Roig no comprendía las órdenes de Latécoère ni su falta de confianza en su criterio. Ya le había comunicado por carta desde Cabo Juby que no era posible acercarse hasta la costa española con la *Frasquita*, pero el patrón no

parecía darse por enterado y Roig no tenía más remedio que obedecer. Ancelle, Mohamed y Cervera, que habían esperado pacientemente en Saint Louis a que el capitán regresara del desierto, pensando que aquél sería ya el último episodio del viaje, estaban todavía más desconcertados. Su expedición estaba a punto de disolverse. Ancelle fue el primero en partir; decidió regresar directamente a Casablanca en un vapor y trabajar en los planos de las aeroplazas ya fijadas para mandárselos a Latécoère cuanto antes. Se trataba sin duda de un juego de papeles de color verde pálido que yo había visto en el archivo de madame Latécoère. Eran los planos de unas modernas aeroplazas, firmados por el *ingénieur expertPierre* Ancelle en su propio papel de carta, boulevard de la Gare, Casablanca.

Mientras Ancelle dibujaba esos planos en su estudio, los demás se preparaban para levar ancla y bordear la costa hacia el norte. El 26 de febrero, lo hicieron, pero no pudieron navegar durante mucho tiempo. A la salida del curso del Senegal, justo donde Saint Louis se abre al océano, un banco de arena puso al descubierto el exceso de confianza de la tripulación, y embarrancaron antes de haber salido a mar abierto.

No quería ni pensar en las dificultades que iban a encontrarse cuando llegaran a la zona verdaderamente difícil… Roig había escrito:

> La *Frasquita* balanceó su proa hacia delante de forma inquietante; si pasaban las horas y la marea no nos desencallaba, aquella ridícula situación podía convertirse en peligrosa. Por fortuna, las mareas del equinoccio debían empezar al día siguiente. Era cuestión de aguantar una noche en ese estado de incertidumbre, esperar al amanecer y rezar para que la naturaleza fuera fiel a sus ciclos con puntualidad.

A la mañana siguiente, al parecer, la marea había cumplido su cometido y la *Frasquita*, ayudada por las aguas atlánticas, desembarrancó. El susto se había saldado con un boquete por donde entraba agua, y fue necesario que una bomba la achicara, de día y de noche, hasta llegar a Port-Étienne:

> Ese martilleo constante, ese sonido mecánico, nos recordaba la precariedad del casco en que viajábamos y de nuestra propia expedición como si fuera un mal presagio, un pájaro negro picoteando incansablemente la madera que nos sostenía sobre el océano. Como supimos al llegar a nuestro siguiente destino, nada más cierto que esa sensación.

Al pisar Port-Étienne, se enteraron, por los periódicos españoles que habían llegado desde La Güera, de qué había motivado el telegrama urgente de Latécoère. Los titulares hablaban de tribus, de

rebeliones en el Sáhara, de los aviones franceses de La Línea… Culpaban al paso de la expedición de Roig de varios incidentes entre las tribus del Sáhara español. Según la prensa española, los indígenas estaban alborotados, sólo hablaban de botines y ya había habido algunas peleas entre ellos por este motivo. Cerca de Villa Cisneros, habían lanzado un *rezzu* sobre tribus francófonas. A los miembros del Gobierno español no les gustaba nada aquello; no se cansaban de repetir que ellos no habían autorizado el paso de aviones por su territorio.

Ahora sabemos que no disponían aún de los permisos, pero el capitán, en aquel momento, no sabía cómo iban las gestiones en Madrid. Sólo sabía que el destino se había torcido y parecía que iba a darle la espalda definitivamente. El asunto se le escapaba de las manos y, para colmo, no tenía ni idea de cómo viajar a París con la urgencia que le reclamaban desde aquel pequeño puerto de Port-Étienne y con la *Frasquita* impedida para la navegación. Entonces recordó unas palabras que El Baggui había pronunciado durante la travesía del desierto: «La dificultad no existe, busque al hombre».

Delante de los ojos abatidos del capitán, un hombre que renqueaba le miraba fijamente. «El correíto», dijo Cervera. Roig no sabía de qué le hablaba.

—El correíto, *mesié*, el barco correo español que pasa una vez al mes por La Güera, Villa Cisneros y Cabo Juby hacia las Canarias. Si mis cálculos no fallan, dentro de pocos días el barquito pasará por La Güera, que está a sólo veinte kilómetros de aquí, pero necesitaría ir hasta allí para cerciorarme y convencerlos de que nos dejen subir a bordo.

—¿Y cómo piensa usted ir hasta ahí, Cervera?

—En camello, mi capitán —contestó el teniente sin tener en cuenta su pierna de madera—. ¿Cómo va a ser si no?

Dos días después, Cervera subía en uno de los asientos de la canastilla doble que mandó construir para la ocasión. En el otro asiento, al otro lado del camello, haciendo de imprescindible contrapeso para que el teniente inválido pudiera viajar, iba la esposa de un mecánico de Port-Étienne que se había ofrecido voluntaria. Así, liderado por este estrafalario tándem, un pequeño convoy de seis camellos partió hacia La Güera. Era el 21 de febrero de 1923.

Mientras leía las memorias en aquel pequeño café de Ginebra, lamenté haber dejado atrás la pureza del desierto para meterme en un embrollo de telegramas urgentes y titulares de periódico, pero al levantar la vista del libro vi de nuevo la estatua que tanto me había impresionado y recordé que para eso estaba ahí, para aclarar lo que en realidad había sucedido; era mi deber con el capitán. Así que traté de concentrarme en los puntos oscuros de aquella historia. Para empezar,

¿por qué Bens había mandado de vuelta el aceite, cuando en principio se había mostrado dispuesto a aceptarlo? ¿Sirvieron de algo los telegramas que Roig mandó en ese sentido desde Cabo Juby y Villa Cisneros, o no habían sido ni siquiera expedidos? Sobre todo, me preocupaba qué tenía que ver el ministerio de Asuntos Extranjeros francés con todo eso, y qué podía estar pasando por la cabeza de Latécoère al mandar aquellos telegramas apremiantes.

El capitán Roig, por supuesto, tenía entonces esa misma preocupación. La noche en que Cervera había partido hacia La Güera para agilizar su retorno a París, el capitán cenó con el que era ya su confidente, el gobernador Gaden, que había acudido a Port-Étienne al enterarse de lo que pasaba. Estaba tan consternado como Roig. Con su ayuda, el capitán intentó poner sus ideas en claro. «Con toda franqueza, gobernador —dijo—, los esfuerzos de la dirección de La Línea van por un lado y los de nuestra misión, por otro. O bien la dirección no contaba con documentación suficiente sobre las relaciones entre españoles, moros y franceses en esta zona, o la misión partió demasiado pronto, antes de que se realizaran todos los trámites necesarios. Tengo la impresión de que nos han dejado en manos del azar…»

En las tres semanas en que Roig y los demás viajaron desde Cabo Juby hacia el sur, a sus espaldas se había formado una tormenta de la que no fueron conscientes y que sólo la dirección de La Línea habría podido detener. El coronel Bens debió de solicitar órdenes a su Gobierno después de la visita del capitán. Puedo adivinar la respuesta que recibió. No, no se les había concedido ningún permiso. Eso explicaría que devolviera a las Canarias los bidones de aceite. Pero ¿por qué el resto, todo el revuelo en la prensa, y los ataques de las tribus? «Si le sirve de algo mi impresión personal, y conociendo la forma de actuar de nuestros vecinos —dijo Gaden al capitán—, el Gobierno español ha dado la orden de recibirles bien, de transmitirles toda la simpatía necesaria sin por ello comprometerse formalmente con ustedes y arreglárselas para hacer ver que todos los conflictos provienen de los moros. Ante la prensa, sólo hace falta magnificar un poco los hechos para que se convierta en una noticia caliente. Yo de usted trataría directamente con las tribus indígenas. Hable con ellos de hombre a hombre y le respetarán.»

Fue tal vez en aquel momento, o quizá durante la larga noche en vela tras aquella conversación, cuando al capitán se le ocurrió una idea que es la clave de todo lo que sucedió después. Tras su vivencia en el desierto, Roig sabía que el Sáhara no les pertenecía, ni a ellos ni a los españoles, pero hasta ese momento no lo habían tenido en cuenta. Recompensar a las tribus por el uso temporal que querían hacer de su territorio le pareció lo más razonable. Pagarían derechos

de paso de los aviones como reconocimiento de su legítima soberanía sobre esas tierras. A Latécoère le diría que era a cambio de seguridad. Roig pensó que debía arreglar el asunto antes de regresar a París. Planeó una nueva expedición por tierra que le llevaría al Sáhara español, para establecer, por un lado, las zonas de seguridad que Latécoère le exigía y, sobre todo, para contactar personalmente con los jefes de las tribus y establecer los acuerdos. Sería mejor que fuera con alguien de confianza, que conociera bien las tribus y el terreno; no podía imaginar a nadie mejor para aquella tarea que a El Baggui, el hombre que le había descubierto la verdadera naturaleza del desierto, de sí mismo e incluso de todos los hombres.

Aquella misma noche redactó un informe para París. Contenía todas las informaciones necesarias para que en las oficinas centrales pudieran hacerse una idea precisa del problema, de su trasfondo y de lo que era necesario hacer para desencallar la situación. Confiaba en que así lo entendieran, o la Misión Roig estaría seriamente en peligro. Se trataba de un informe redactado en términos muy vehementes. Se conserva en el carpesano negro que, en el caótico archivo de madame Latécoère, correspondía a 1923:

> […] Nuestro viaje por mar debe por tanto proseguir en un nuevo viaje por tierra; he tomado todas las disposiciones necesarias para que así sea. No podré considerar la misión que se me ha encomendado como terminada hasta después de haber visto a todos los cadís y de haber tratado con ellos…
>
> […] Nuestro plan habría salido adelante sin mayores dificultades si el Gobierno español no nos hubiera puesto palos en las ruedas…
>
> […] La solución es ésta, y es la única posible. Si no la respetamos hoy, se impondrá mañana y entonces nos costará mucho más cara…

El capitán volvía a sentirse lleno de energía y de fe en su misión. La situación era delicada, pero estaba convencido de que su plan podría realizarse con éxito. Sólo necesitaba la autorización de Latécoère, y estaba seguro de que ésta no tardaría en llegar, pero al día siguiente recibió una respuesta tibia y descorazonadora.

> 13 de marzo de 1923
>
> De París a Roig:
>
> No haga ningún trayecto por tierra STOP Venga a París por la vía más rápida posible
>
> LATÉCOÈRE

No había vuelta de hoja. Latécoère estaba empeñado en que no

realizara el viaje por tierra y en que volviera cuanto antes. Ahí estaba el capitán, anclado en Port-Étienne, a la espera de las noticias de Cervera sobre el correíto, sin saber por qué se le requería con tanta urgencia en París, si su misión seguiría o no adelante y si, en caso de seguir, los aviones de La Línea encontrarían en tierra el avituallamiento y la paz necesarias.

Salió a pasear por el pequeño puerto, para tratar de serenarse y matar las horas durante ese tiempo indefinido que lo que más requería era paciencia. Estaba convencido de que parte del éxito de la misión dependía de incluir en ella a las propias tribus a las que Latécoère, desde sus cómodas oficinas de París, parecía menospreciar. Sin embargo, tenía prohibido realizar el viaje por tierra. Levantó la vista. En el horizonte, la bruma desdibujaba el paisaje. Se acercó hasta la *Frasquita*, anclada en el puerto, con el casco dañado, como un esqueleto de ballena moribunda, y subió a bordo, sólo para poder pasear por la cubierta vacía. La madera crujía con el leve balanceo del oleaje, imitando el gemido suave de una niña. En la proa, se sentó a recordar los buenos momentos que había vivido antes de que todo se complicara de forma tal que parecían imposibles de recuperar.

Se sentía solo frente a aquellos horizontes inmensos, el del mar y el de la tierra, dos caminos por los que ahora le estaba prohibido viajar. Ni siquiera contaba con el buen humor de Cervera, que tan útil resultaba en momentos de desesperanza como aquél. Se acordó de él, satisfecho después de una buena cena en el café del Hotel Europa, en Las Palmas, cuando le habló por primera vez del coronel Francisco Bens. Recordó la historia de cómo Bens se había empeñado en conquistar Cabo Juby, una y otra vez, hasta que le prohibieron la misión por mar… y él decidió emprenderla por tierra. También a él le estaban prohibiendo realizar parte de su misión…, pero nada impedía que alguien de toda confianza la emprendiera en su lugar. Telegrafió a Gaden y le pidió que intercediera para que El Baggui preparara en su nombre los acuerdos con las tribus mientras él viajaba a París. Si el cadí hacía personalmente el trayecto por tierra, a su regreso la paz estaría garantizada.

La misma tarde en que mandó el telegrama a Gaden, le llegaron noticias de Cervera desde La Güera. Todo estaba arreglado, el correíto les guardaba una plaza, Mohamed y el capitán debían estar allí al cabo de dos días. El barco fondearía excepcionalmente en Río de Oro en el viaje de vuelta, para que Cervera intentara aclarar las cosas con los militares españoles mientras Roig estaba en París. Después de eso, la primera parte de la misión habría terminado. Los hechos habían tomado gran velocidad, y eso sin duda animaba a Roig, aunque al mismo tiempo eso iba a impedirle ver de nuevo a su amigo El Baggui, que se dirigía hacia Port-Étienne según las instrucciones que el

gobernador Gaden le había transmitido de su parte. Antes de viajar a camello hasta La Güera, tuvo que conformarse con dejarle por escrito unas directivas sobre los acuerdos que debía establecer.

Aquel documento no ocupa más que un folio, en el que, de forma sintética y precisa, Roig detalla su plan para crear zonas de seguridad protegidas por cada una de las tribus, así como el baremo para calcular la paga mensual según el número de camellos y hombres dedicados a tal fin. Son sólo once puntos numerados, de no más de dos frases cada uno. Allí Roig estampó su firma de manera más contundente que en ningún otro documento: la inicial de su nombre desciende ampliamente hacia abajo, creando un ojo de letra desmesurado, que se sale del papel. También la última letra de su apellido desciende con fuerza. Tanto la jota como la ge están cruzadas por una firme línea horizontal, rematada por un punto incontestable. Escogió un lápiz grueso, tanto que se puede ver la infinidad de motas que forma cada línea. Al usarlo, Roig provocaba un sonido de sierra sobre madera. Puedo ver al capitán justo en el momento de contemplar su folio, su idea, su creencia, y rematarlo con aquel punto propio de las cosas que no tienen vuelta atrás. «Estaba convencido de que un acuerdo de tales características nos garantizaría la victoria en el suelo. Del cielo ya se encargarían nuestros pilotos», escribió el capitán en sus memorias. Sin saberlo, pensé mientras levantaba la vista del libro en aquel café de Ginebra, Roig estaba firmando también su despedida de La Línea.

Miré por el ventanal. El cielo se había cubierto de un gris melancólico. Quizá como el ánimo del capitán cuando se despidió de sus hombres, del renqueante Cervera, primero, y del enigmático Mohamed, después. Se dijeron adiós a bordo de un barco, tal como había empezado su misión, tal como se viajaba en los tiempos antiguos, antes de La Línea, antes de que los aviones cruzaran el desierto. Roig haría el viaje al norte volando. Cuando regresara a su ruta, también lo haría por aire, pero primero debería superar el obstáculo de París.

Volví a sumergirme en el libro. Roig contaba que Latécoère le estaba esperando sobre el mismo andén de la estación de Austerlitz, lo tomó del brazo y lo llevó directamente a una reunión en el ministerio de Asuntos Extranjeros con el embajador francés en España. «No sabe usted la que ha organizado, Roig», fue lo único que le dijo Latécoère durante el trayecto.

Una vez en la embajada, el capitán se enteró por fin de lo que había sucedido. El embajador contó que cuando los hombres de la Misión Roig salieron de Cabo Juby y Villa Cisneros, a finales de enero, los jefes de las tribus oued delim y erguibat se reunieron, al parecer muy ofendidos porque los aviones de La Línea iban a pasar por sus

territorios sin que nadie se lo advirtiera. El capitán protestó; había tratado de reunirse con ellos, pero Bens no se lo había permitido. En realidad, su autoridad le servía de bien poco incluso a él. En aquella reunión, las tribus decidieron ordenar a todos los moros que abandonaran el fuerte de Cabo Juby y sus inmediaciones. Dejaron a Bens en la estacada. Él, furioso, mandó de vuelta los bidones de aceite como represalia contra los franceses.

Cuando los moros abandonaron Cabo Juby, los soldados empezaron a mandar cartas a sus familias, alarmados, exagerando un poco la situación, de manera que el sentir general, especialmente en Canarias, fue que allí se estaba fraguando una rebelión. En un solo día llegaron a Cabo Juby veinticinco telegramas pidiendo información sobre lo sucedido, y de ahí bebió la prensa española para desatar una campaña sensacionalista.

Mientras esto sucedía en Cabo Juby, en La Güera, un capitán llamado Del Castillo tuvo la desgracia de que falleciera su madre. Bens ordenó entonces, mediante telegrama sin hilo, que, al paso del capitán por Villa Cisneros camino a las Canarias, se oficiara una misa fúnebre a la que asistirían todos los soldados de la guarnición. El mensaje de Bens, telegrafiado de puesto en puesto por todo el Sáhara español y las islas Canarias, se fue distorsionando y no hizo más que exacerbar el estado de alarma. Unos dijeron que Cabo Juby había sido destruido por los moros y que todo el mundo había sido asesinado; sólo podían salvar sus almas. Otros, que era su misión la que había sido atacada y que el «capitán» por el que se oficiaba la misa era el capitán Roig, asesinado por el jefe de los oued delims con el que se entrevistó a su paso por Villa Cisneros.

Las cartas de los soldados, explotadas por la prensa y por la radio, dieron lugar a telegramas y noticias que llamaron la atención de los ministerios españoles. El embajador de Francia en Madrid fue convocado por el ministerio de Asuntos Extranjeros español, quien le preguntó qué hacía el capitán francés asesinado en Río de Oro. La cuestión llegó hasta París, donde el subsecretario de Estado de la aviación civil convocó a Pierre Latécoère para que le diera explicaciones; por eso había hecho que le llamaran con tanta urgencia.

Aunque el cariz que habían tomado los hechos era alarmante, las explicaciones del embajador debieron de tranquilizar a Roig. Sólo se trataba de un malentendido entre políticos, nadie estaba poniendo en duda sus decisiones. El capitán relató su versión de los hechos y la reunión con el embajador terminó sin sorpresas. Al salir, Latécoère lo llevó a las oficinas del boulevard Hausmann para seguir la discusión en privado. En sus memorias, el capitán anotaba aquella conversación palabra por palabra:

Una vez estuvimos a solas en sus oficinas, Latécoère me invitó a acomodarme y se sentó bajo el retrato de Napoleón antes de hacerme un anuncio fundamental.

—Ahora que todo ha sido aclarado con las autoridades, me gustaría revisar con usted los informes que mandó y puntualizar algunos detalles de la misión. Los terrenos de aterrizaje que ha acondicionado parecen perfectos. Su amigo Ancelle me ha mandado desde Casablanca algunos planos para construir verdaderas estaciones aéreas, aunque, para ser sinceros, creo que no hace falta tanto; de momento con un simple hangar de madera bastará, no estamos construyendo el Ritz…

Dijo estas palabras mientras barría de su escritorio un pliego de un color verde pálido, los planos de Ancelle.

—En cuanto a los permisos de vuelo, tengo la confianza de que todo este asunto haya servido para algo y espero que las explicaciones dadas a nuestro embajador aceleren los trámites con los españoles. Alfonso XIII no tendrá más remedio que autorizar oficialmente nuestro paso por el Sáhara. Ahora bien, los acuerdos con los moros…

—¿No le parecen bien? —me alarmé.

—Me parecen terriblemente caros, Roig. En fin, ya veremos…

Pensé en la expedición de El Baggui, que a esas alturas ya habría partido para establecer tratos en mi nombre con los hombres del desierto; no había recibido noticias suyas ni de Gaden. Pero lo que yo pensara no preocupaba en absoluto a Latécoère. Según él, todo estaba preparado para realizar, al menos, el viaje de prueba: el raid de Casablanca a Dakar.

—Despegarán el 3 de mayo. Los pilotos serán Robert Cueille, Victor Hamm… y Louis Delrieu.

—¿Delrieu vuelve a estar en La Línea?

—Creo que ya sabe usted a quién se lo tiene que agradecer… Una aviadora excelente, y una mujer con agallas. No sólo consiguió mi palabra de que reincorporaría a Delrieu, sino que me arrancó una promesa.

—¿Puedo saber cuál?

—Desde luego, puesto que también le incumbe. Le prometí que nunca le diríamos a Delrieu que fue ella la que intercedió por él.

Al cerrar aquel capítulo de las memorias tuve la sensación de que la suerte estaba echada. El inicio del raid era la partida para la que

todos llevaban mucho tiempo preparándose. Roig, Delrieu, el propio Latécoère tenían las cartas en la mano y ahora debían jugarlas. El único personaje del que aún no conocía el juego era el hombre de la última fotografía, el de la chilaba clara y el código escrito en tiza, el hombre con cara de boxeador. La respuesta, o al menos una parte de la respuesta, estaba en las páginas de aquel librito azul.

Decidí estirar un poco las piernas. El café se había ido llenando y había perdido parte de la tranquilidad que me ofrecía. Así que salí de nuevo a la calle, hice una reverencia a la mujer de la espada en alto, y dejando atrás el *jet d'eau*, subí caminando a la *ville vielle* hasta la basílica de Saint Pierre. Desde allí contemplé el lago, las casas ordenadas como archivos, los carteles luminosos que anunciaban chocolates, bancos suizos y relojes de lujo.

Seguí caminando hacia la Jonction, donde confluían los ríos Rhone y Arve. Entre la rue des Rois y el boulevard de Saint Georges, se escondía el Cimetière des Rois. De los cementerios ginebrinos, aquél, también conocido como de Plainpalais, era sin duda el más selecto, como anunciaba el folleto informativo que el guardián me tendió a la entrada. Lo noté enseguida por las anchas y ordenadas avenidas de grava; las parcelas sembradas de césped perfectamente recortado; los espléndidos árboles que me cobijaban de la lluvia y del cielo, en la medida en que alguien se puede esconder del cielo; las delicadas flores que adornaban las tumbas y que en primavera convertían el cementerio en un lugar para la vida, más que para la muerte.

No era primavera y además había empezado a llover, así que estaba allí a solas y en silencio, rodeada únicamente por la melancolía y algunas tumbas ilustres. Bajo una piedra tosca, de apariencia antigua como un monolito, estaba enterrado Jorge Luis Borges. Dos años antes de morir, en *Atlas*, había escrito: «De todas las ciudades del planeta, de las diversas e íntimas patrias que un hombre va buscando y mereciendo en el decurso de los viajes, Ginebra me parece la más propia a la felicidad… Sé que volveré siempre a Ginebra, quizá después de la muerte del cuerpo».

En la parte frontal de su lápida, siete guerreros con las espadas en alto surcaban el mar en una barca, acompañados por el epitafio: «… *And ne forhtedon nà*».

Alrededor de aquel pedazo de tierra, piedra y palabras, se esparcían frutos llevados por el viento desde un árbol cercano. Me pareció que se trataba de un tejo, que los anglosajones plantan en sus cementerios igual que hacemos nosotros con los cipreses: lo consideran el árbol de la inmortalidad.

Bajo aquel árbol había un banco de piedra, y en él me senté. No sabía muy bien cómo había llegado hasta allí, pensé al principio, pero enseguida me di cuenta de que en realidad llevaba mucho tiempo

conversando con un muerto, así que estar en un cementerio no tenía nada de extraño. Había hablado tanto con él, que incluso creía que teníamos la misma voz. Aquel pensamiento me hizo temblar. Necesitaba oír otra voz, una voz del presente, y había prometido hacer una llamada.

—Así que te has reconciliado con tu capitán… —fue lo primero que me dijo la comandante.

—He viajado con él al desierto —le dije—. Luego me he bañado desnuda en las aguas de un lago y ahora estoy en un cementerio.

Lo que acababa de decir sonaba un poco delirante, así que me apresuré a explicar todo lo sucedido y cómo había llegado a formular la teoría de que Roig había sido silenciado por desacuerdos con Latécoère sobre los derechos de paso sobre el Sáhara.

—¿Prefirió ponerse del lado de los hombres del desierto que de Latécoère? —se sorprendió la comandante.

—Eso creo, pero aún tengo que confirmarlo…

—*Oh là là*, al final vas a tener tu héroe.

—Y tú a tus heroínas, ahora entiendo lo que querías decirme con aquello de que le salvaron la cara a Latécoère.

—Si me hubieras escuchado…

La comandante tenía toda la razón, pero preferí no recordar ese momento, así que le conté la parte de la historia que ella no sabía aún, la intervención directa de sus aviadoras en la misión de mi capitán. Se me ocurrió que aquel lazo nos unía, y que probablemente, aunque no nos viéramos nunca más, nos uniría siempre. Tal vez eso mismo fue lo que les sucedió a Melle Hervé y Louis Delrieu.

—¿Y lo del cementerio?

La pregunta de la comandante me devolvió a aquel banco en que estaba sentada, bajo un tejo inmortal, frente a la tumba de un hombre que también sobreviviría al tiempo. Le describí con todo detalle dónde me encontraba. Incluso le leí a la comandante la inscripción que había en la tumba de Borges.

—*And ne forhtedon nà…* ¿Sabes qué significa? —me preguntó ella.

La verdad es que no lo sabía.

—Deberías averiguarlo —insistió—. A veces los muertos nos dejan mensajes.

Como si yo no lo supiera, pensé. Llevaba bajo el brazo un librito encuadernado en piel azul que era la propia piedra Rosetta. Pero no le dije nada. Estaba cansada de espantar a los vivos a costa de los muertos. Así que me despedí todo lo dulcemente que pude y me fui andando hacia la estación.

Ya casi de noche, tomé el tren de vuelta a casa de madame Latécoère. Luego tuve que caminar entre los viñedos, que a oscuras se

retorcían contra el anochecer. No veía bien, y hacía frío. Así que cuando por fin entré en casa de madame, ella ya había regresado de su viaje de fin de semana, y tuve la sensación de llegar a un hogar. Al verme, me sonrió con una sonrisa amplia y benefactora, como ella misma. Madame no sólo acogía a los locos que como yo se habían obsesionado con algún episodio de La Línea, sino que participaba en diversos programas de ayuda: escuelas en Suramérica, caridad en Francia, vacunas en África… Además, mantenía viva la Fundación Latécoère, a través de la cual conmemoraba efemérides, apadrinaba reconstrucciones de Breguet, pequeñas publicaciones y todo lo que estaba en su mano para mantener viva la memoria de La Línea.

—Y, por supuesto, el raid —añadió.

—¿El raid?

No sabía si me había perdido en la unión de pasado y presente o si sencillamente había oído mal.

—Sí, el raid de Toulouse a Dakar —me dijo madame mientras seguía zapeando frente a su televisor—, todos los años Air Aventures organiza un rally en avionetas deportivas siguiendo las mismas etapas de la antigua línea. Es muy divertido, acampamos al aire libre…

El material del que estaba hecha madame no dejaba de asombrarme. Pensé qué habría sido de ella si no hubiera nacido donde nació, si no se hubiera casado con quien se casó. Me había contado que cuando vivía en Toulouse, en el castillo de Ramonville, le resultaba muy difícil hacer amistades. «El apellido Latécoère intimidaba a todo el mundo», me dijo. Y ahora, aquella madame que había vivido en un castillo suspiraba por tener una caravana y dormir en una tienda de campaña, al aire libre, en un rally aéreo que cruzaba el Sáhara.

—Si quiere puede usted venir —añadió.

Algo así no se me habría ocurrido ni en mis mejores sueños. Iba a realizar el mismo trayecto que el capitán hacía más de ochenta años, justo cuando él mismo estaba a punto de contar en sus memorias qué le había sucedido durante aquel raid. También yo emprendería mi travesía del desierto, allí donde uno puede escuchar su propia voz. Faltaban todavía unos meses para que el rally de los amigos de madame despegara, y decidí que dedicaría aquel tiempo a poner en orden todo lo que había averiguado hasta entonces. Después, ajustadas ya las cuentas con el pasado, volvería al presente para tomar parte en el raid. Me iría de viaje al Sáhara; pero esta vez al Sáhara real.

Estas páginas son el resultado del trabajo de los últimos meses. El puzzle que comencé montando a ciegas tiene ya bastante sentido; todas las piezas, incluso las que todavía no han encontrado su lugar

definitivo, encajan. Sólo una de ellas me sigue inquietando desde la última página de las memorias, como si estuviera hecha de un material distinto. Un cartel con un código escrito en tiza: B-2875. Colocar esta última pieza es el objetivo de mi raid. Ha llegado la hora de guardar los papeles y hacer el equipaje.

Mientras ordeno mi escritorio, observo una vez más las memorias de Roig, la libreta con mis notas, mis libros sobre La Línea…, como si me despidiera de unos materiales que no responden realmente a lo que intentan decir. Siempre hay algo que se nos escapa. Entre las páginas de una de mis libretas de notas, asoma un papel olvidado: el folleto que el guardián del Cimetière des Rois me dio aquella mañana lluviosa en Ginebra, antes de iniciar mi visita, y que hasta ahora no había vuelto a aparecer. Aquí, claro como la traducción de un jeroglífico, encuentro el significado del mensaje de la tumba de Borges: «…Y que no tuvieran miedo».

No debes tener miedo, blandidora de espadas, mientras cruzas de una vez para siempre la tierra del cisne en esta nave arañada por los muertos.

III

EL RAID

1

PRIMERA ETAPA

Mi avioneta es lo más parecido que existe a un Breguet actual. Se trata de un avión ligero, un Reims F182Q Skylane, monomotor de tres plazas con hélice delantera. A diferencia del antiguo Breguet, éste no es un biplano, sino que un solo nivel de ala se asienta sobre el techo de la pequeña cabina, de morro redondeado y amable. Pintado de blanco, con una llamativa franja roja en cada lateral, sus dimensiones son bastante similares a las del viejo aparato: 8,84 metros de longitud, 2,84 de altura, 16 metros cuadrados de ala. Así que la sensación de vuelo es semejante a la que tuvieron el capitán Roig y los pilotos del raid, amortiguada, eso sí, por la cabina cerrada y la finura del motor. La diferencia más importante es que esta avioneta alcanza los 277 kilómetros por hora a nivel del mar, donde transcurre el raid de Toulouse a Dakar, siguiendo siempre la costa hacia el sur, pegados a las olas, a las playas y a los acantilados.

Pilota mi avioneta monsieur Bacquié, un hombre de unos sesenta años, antiguo piloto comercial, ahora retirado, que ha accedido a llevarme como pasajera a petición de madame Latécoère. La mayoría de los pilotos de este raid son de su misma quinta y temperamento; hombres afables, acomodados, que mantienen viva la chispa de la aventura gracias a esta afición de volar. La tarjeta de visita de Bacquié es un dibujo de un cielo tormentoso por el que dos biplanos se abren camino. Sólo después de mirar con detenimiento el dibujo puede uno darse cuenta de que detrás de las nubes figuran los datos habituales: nombre completo, domicilio, teléfono. Esta pequeña tarjeta es toda una carta de presentación. En cualquier caso, a Bacquié no le cuesta demasiado presentarse. Habla bien español y enseguida me cuenta que se acaba de separar de su mujer porque al dejar de trabajar pasaba demasiado tiempo en casa, y no sentía otra pasión que la que le despertaban su avioneta y la lectura compulsiva de novelas.

—Novelas con historias de amor, claro —sigue hablando Bacquié —. Si no, no hay novela, ¿no cree?

Lo que pasa es que existen muchas formas de amor, pienso. Yo

prefiero fijarme en el lejano paisaje, en los rastros presentes de la historia de Roig.

Durante las primeras horas de vuelo, intento acostumbrarme al zumbido de este aparato y a mirar el mundo desde una ventanilla. La visión es completamente distinta a la que se tiene en los aviones ordinarios; aquí nos separa muy poco del espacio, nosotros no lo cruzamos, somos más bien sus habitantes, como los pájaros o las hojas de los árboles. A nuestros pies, Toulouse, Perpiñán, Barcelona, pasan a una distancia curiosa, ni cerca ni lejos, lo justo para comprenderlas sin tener que estar ahí. Es una medida agradable, hipnótica. Podría dejarme adormecer, o imaginar que me encuentro en otro tiempo, cuando no había aeropuertos en la costa española y los aviones de Latécoère tenían que aterrizar en campos de tiro señalizados con manteles blancos. En aquella época, un fotógrafo llamado Alfonsito, con estudio en la madrileña calle de Alcalá, hizo también este mismo viaje en el asiento de atrás de un avión. Su misión era tomar fotos de toda la ruta; quizá fuera la primera vez en la historia que las ciudades españolas se fotografiaban desde el aire. Vi esas fotografías en el archivo de madame Latécoère en Ginebra; Alicante y Málaga eran apenas dos pañuelos blancos tendidos a la orilla del mar. Alfonsito y su ayudante posaron también en un par de esas imágenes. Con el avión ya en tierra, sobre la arena de Cabo Juby o de Villa Cisneros, tenían esa expresión en el rostro que tal vez tenga yo ahora; una fingida mirada profesional que pretende disimular el entusiasmo por la aventura que están viviendo. El resultado es una sonrisa cínica, desapegada y a la vez ingenua, que aquellos dos hombres, más afortunados en eso que yo, pudieron disimular con un cigarrillo prendido a los labios. En la avioneta de monsieur Bacquié está terminantemente prohibido fumar.

Así que son muchos los fantasmas que viajan conmigo en el Skylane, mientras sigo volando como ellos hacia Alicante, Málaga y, por fin, el estrecho de Gibraltar. En otras ocasiones he imaginado el vértigo de este salto pequeño en apariencia, pero sólo ahora comprendo todo lo que contienen estos catorce kilómetros y medio, la diferencia entre Europa y África. Después de cruzar el estrecho, cambiamos el Mediterráneo por el Atlántico. Hasta ahora la tierra estaba siempre a Occidente, ahora nuestra referencia es Oriente. Cruzamos Marruecos. A la altura a la que vuela esta avioneta, el exotismo del nombre no puede esconder la realidad; más allá de las grandes ciudades se extienden barrios de chabolas, vertederos, campos infértiles arrasados por la química y el sol. El Marruecos que no está en los catálogos. Igual que esta ruta que me llevará a cruzar la costa occidental del Sáhara. Vuelo hacia allí como si tras cada kilómetro me acercara un poco más a alguna verdad, como si fuera posible que el

espacio físico por el que me muevo pudiera abrir también caminos en mi imaginación que alumbraran un nuevo significado. Un sentido, una unidad entre pasado y presente, entre las memorias de Roig, esa última fotografía, y esta tierra que sobrevolamos.

Al llegar a Casablanca, la claridad de La Corniche me parece un buen augurio, así como los carteles publicitarios luminosos que invaden esta parte de la ciudad y me recuerdan sin remedio que no estamos en los años veinte. En mi primer viaje a Casablanca, me habían disgustado. Ahora no. Aquí no hay fantasmas, sino una ciudad abriéndose paso hacia los tiempos modernos. Pese a todo, me invade una intensa sensación de *déjà-vu*. En las lánguidas playas marroquíes, de un color ceniciento y borroso, veo extensas pistas de aterrizaje. En el rítmico océano que lame sus orillas, un abismo, un cementerio de aviones y de hombres. En el viento suave, un aliado.

Está casi anocheciendo cuando aterrizamos en un aeródromo de las afueras de la ciudad. Es el 1 de septiembre de 2009.

—Hoy, hace noventa años exactos despegó el primer avión oficial de la línea Toulouse-Casablanca —dice Bacquié en cuanto bajamos del avión—. Tendremos que celebrarlo, ¿no?

Rechazo como puedo su invitación. Estoy cansada y quiero refugiarme en mi tienda. Volver al libro de Roig, al inicio de su raid.

—Ya habrá tiempo, no se preocupe. Lo celebraremos en Cabo Juby —añade él.

Según me cuenta Bacquié, con motivo del nonagésimo aniversario de la inauguración de La Línea, en el viaje de vuelta del rally celebrarán una cena de gala en el antiguo Cabo Juby en honor a Saint-Exupéry. Todo un despropósito, pienso; se cumple el aniversario del tramo hasta Casablanca, no hasta el desierto. Y Saint-Exupéry no se incorporó a La Línea en 1919, sino en 1926, cuando Roig, que era quien había establecido la aeroplaza de Cabo Juby, ya ni siquiera formaba parte de La Línea. Pero sé de sobra que probablemente soy la única que recuerda aquí el nombre de Roig, la única que se empeña en preservar su memoria. Para el resto, la ruta africana está unida casi exclusivamente al nombre de Saint-Exupéry.

Nadie conmemora el 3 de mayo de 1923, el día del inicio del raid del capitán, cuando se encontraba en Casablanca, como yo ahora, a punto de partir hacia el sur con el objetivo de llegar a Dakar dos días después. Con él iban los pilotos Delrieu, Cueille y Hamm, los mecánicos Bonnord y Lefroit, y un pasajero más, periodista también, Georges Louis, el redactor jefe de *La Vigie Marocaine*. El capitán incluyó en sus memorias la crónica que Louis publicó después. Empieza así:

Reportaje de Georges Louis publicado en
La Vigie Marocaine
«El raid de los tres aviones y los tres días»
Miércoles 3 de mayo de 1923
Casablanca a Agadir: 470 kilómetros en 4 horas 47 minutos
Agadir a Cabo Juby: 485 kilómetros en 3 horas 48 minutos

Nos encontramos en la pista de despegue de Casablanca. Son las tres y media de la mañana. Durante la noche, el viento del sur ha soplado en ráfagas violentas. El cielo aparece brumoso, la luna está medio velada y a menudo completamente escondida. La capa de niebla es demasiado profunda como para poder volar por encima y guiarnos por la línea de la costa, pero a pesar del tiempo desfavorable, debemos partir.

La tripulación del primer biplano está compuesta por el piloto Louis Delrieu, el mecánico Lefroit y Joseph Roig, jefe de la Misión, como pasajero. En el segundo, el piloto Robert Cueille, el mecánico Bonnord y yo mismo, Georges Louis, redactor jefe de *La Vigie Marocaine*. Victor Hamm, con los víveres, el agua y las piezas de recambio pilotará el avión de socorro.

Los aparatos son Breguet XIV del servicio ordinario de la línea Toulouse-Casablanca. La consigna es practicar una navegación conservadora. Si uno de los aviones aterriza, el avión de socorro debe posarse a su lado y, en caso de avería irreparable, llevarse a sus pasajeros. Si es el avión de socorro el que sufre un accidente, un camarada se posará cerca, se deshará de todo su equipaje y recogerá al piloto Hamm. De ningún modo dejará a alguna persona en tierra, sobre todo después de Agadir…

En lo referente al raid, las memorias del capitán remiten casi exclusivamente a esta crónica del periodista Georges Louis, y gracias a sus anotaciones ahora puedo recrear aquel viaje con bastante exactitud. Louis hizo una minuciosa descripción geográfica y cronológica de todo el trayecto, pero también es verdad que nada cuenta de las esperanzas que Roig tenía puestas sobre la expedición de El Baggui en su nombre, del miedo a no hallar combustible ni aceite en Cabo Juby y Villa Cisneros, de sus ganas de volver a pisar el desierto. Tampoco cuenta lo que movía en verdad el viaje de Delrieu, lo que lo había movido siempre, ni encuentro en sus palabras ningún rastro de lo que busco yo. Así que me permito tomar de él sobre todo las precisas anotaciones horarias. En cuanto al resto, prefiero seguir guiándome por los comentarios de Roig y mis propios hallazgos. Lo que sucedió durante aquellos días fue algo muy cercano a lo que

sigue.

A las tres de la madrugada del miércoles 3 de mayo de 1923, una camioneta negra se dirigía desde el centro de Casablanca hacia la pista de despegue que se encontraba a las afueras de la ciudad. Los neumáticos rodaban despacio, dando tiempo de sobra a los tres hombres que viajaban en el interior del vehículo a dar vueltas a sus pensamientos. Al primero de ellos, Robert Cueille, se le hacía extraño recorrer la ciudad a aquellas horas sin haber salido del cabaret Le Petit Riche. Lo cierto es que para subir a la camioneta había tenido que abandonar la cama de una joven que se había encariñado con él e insistió en retenerlo a su lado hasta el último minuto, con tanta convicción que casi se le hace tarde. La piel de Cueille olía aún a la piel de ella. El segundo pasajero, Victor Hamm, que era quien viajaba entre los otros dos hombres, hacía esfuerzos por mantener la cabeza erguida y los ojos abiertos; le pesaba la cena que se había regalado la noche anterior, en previsión de cualquier escasez con la que pudiera encontrarse durante los días siguientes. A la derecha de Hamm, recostado en la otra ventanilla, Louis Delrieu se preguntaba cómo había sido reincorporado al servicio regular de aquel modo: aunque en el juicio se había demostrado que todo había sido obra de Costes, había temido que Latécoère le penalizara de alguna manera. Sin embargo, no sólo no lo había hecho, sino que atendió su petición de participar en el raid sobre el desierto que había formulado al capitán Roig. Delrieu creía ya saber por qué, pero no era el momento de darle más vueltas; el raid estaba a punto de empezar en el aeródromo de Casablanca.

—Caballeros, hemos llegado —dijo el conductor.

Eran las tres y media de la madrugada.

La noche era tan oscura que no supieron al principio de quién era aquella silueta que caminaba impaciente de un lado a otro de la pista. Al acercarse distinguieron el sonido de las botas de jinete del capitán Roig repicando sobre el suelo, y luego su rostro concentrado. El resto estaba sumido en la más absoluta negrura.

Durante la noche había soplado viento sur. Fuertes borrascas. Había neblina, la luna estaba medio velada y por momentos completamente escondida.

—La capa de niebla es muy densa —fue lo primero que el capitán dijo a los tres pilotos—, no podremos guiarnos por la línea de la costa.

A pesar del tiempo desfavorable, debían partir. Se jugaban demasiado. Todo había sido dispuesto para que el raid despegara aquel día, a aquella hora, lo habían anunciado a la prensa y a las autoridades. Los primeros automóviles empezaban a llegar para asistir a la salida.

Iluminaron la pista con antorchas de combustible. Roig hizo que los automóviles que iban llegando encendieran sus faros para alumbrar el camino. En la penumbra del hangar dormían los tres Breguet, y los pilotos se dirigieron hacia allí.

Delrieu caminó hasta el pie de su avión. Era una visión magnífica que en esas últimas semanas había pensado que podía perder. Pero allí estaba él, y allí estaba su Breguet, perfectamente limpio y preparado. Se arrodilló junto a su biplano para examinar el suelo; aun bajo tejado, se habían formado charcos de lluvia debido a la tormenta que había caído durante la noche. Levantó la vista; el viento había arrancado parte del tejado de chapa, que, por suerte, no había dañado a ninguno de los aviones. No eran las mejores condiciones para un vuelo como el que tenían por delante: Casablanca, Agadir, Cabo Juby y Villa Cisneros, aquel mismo día; Port-Étienne, Saint Louis y Dakar, al siguiente. Todo calculado al minuto, encajado sobre el papel como un rompecabezas perfecto para poder cubrir en dos días los dos mil ochocientos kilómetros que separaban Casablanca de su destino final.

La tarde anterior, Roig había reunido a los tres pilotos en las oficinas de la rue de l'Horloge para repasar los detalles. Habían memorizado los mapas, la silueta de esa costa sobre la que no habían volado jamás, los terrenos de aterrizaje, el horario con el que Roig dictaba, minuto a minuto, en qué parte del cielo debían estar. Los pilotos pensaron que el capitán era un hombre que sabía lo que se traía entre manos. La misión llevaba su nombre; fallar sería como perder su apellido. Así que, esa madrugada tempestuosa, cuando algunos aconsejaban retrasar la partida del raid a causa del tiempo, sabían perfectamente cuál sería la respuesta de Roig:

—¡Todos a los aviones!

Los mecánicos hacían los últimos ajustes, mientras el capitán comprobaba, una vez más, que su reloj marcaba la hora exacta. En la puerta del hangar apareció Georges Louis, con un sombrero de fieltro, pajarita y un bloc de notas que no iba a soltar en todo el viaje.

—Creo que es mejor que cambie su sombrero por esto —le dijo el capitán tendiéndole un casquete de vuelo.

Los mecánicos acababan de colocar las escalerillas para subir a los aviones.

—¡Despegamos! —dijo Roig.

Los tres Breguet avanzaron uno tras otro hasta la pista. Poco a poco fueron tomando velocidad hasta que dejaron de tocar la tierra y empezaron su andadura por el aire. El primero en despegar fue el avión del capitán.

«Que la *baraka* nos acompañe», pensó Roig.

«Hacia el sur, hasta el otro lado del desierto, como si le persiguiera

el diablo», murmuró Delrieu mientras se elevaba.

«A las cuatro y cuarto el primer aparato hizo refulgir su fuego en la negra noche», anotó Georges Louis en su bloc, en el asiento de atrás del avión de Cueille.

Y así, los tres aviones emprendieron por primera vez en la historia el viaje de Casablanca a Dakar que nosotros vamos a repetir mañana. Aunque nuestro raid, gracias al cielo, va a ser algo menos madrugador que el raid original.

Alrededor de las ocho de la mañana empiezo a oír ruidos en el exterior de mi tienda; noto cierta euforia en el ambiente, en el tono de las voces y en el ritmo de los preparativos. Todos sabemos que hoy empieza el raid de verdad, el vuelo hasta el Sáhara. A cualquiera que esté metido en esta aventura, esta etapa ha de alegrarle el corazón.

—¿Ha dormido bien, querida? —Bacquié, al pie de su avioneta, está también eufórico y cuando me reúno con él me besa la mano.

—Siempre tan galante, Bacquié… Reserve su energía, tenemos asuntos más serios que atender hoy.

El piloto me mira con media sonrisa, no sé si es una sonrisa de burla o de conmiseración; en el fondo de sus ojos creo que adivina que yo rehúyo la compañía, y esto le parece triste o tal vez ingenuo. Probablemente piensa que aún no me he enterado y que algún día, con suerte, lo descubriré. Quién sabe. Por ahora, lo único que me importa es cumplir con mi misión. Sola.

Son poco más de las nueve cuando despegamos. Nos acompaña ya la luz del día, blanquecina, como es siempre aquí. No nos hacen falta ni faros ni antorchas. Los pilotos deportivos, ayudados por la tecnología moderna, ven perfectamente claro el camino, pero hace casi un siglo, cuando los tres Breguet de Roig despegaron, la bruma nocturna de Casablanca les envolvía completamente. Tuvieron que ganar altura hasta que al fin la niebla se abrió para mostrarles el panorama: «Hasta donde alcanzaba mi vista, la bruma se extendía como una mar inmensa donde las olas, larguísimas, se hubieran petrificado por algún fenómeno extraño. La luna en el océano daba una impresión a la vez de vida y de inmovilidad», dice la crónica de Georges Louis. A sus pies, el mundo era ya una miniatura, más pequeño y más ligero, hecho de materiales más relativos, menos graves de lo que parecían cuando uno estaba en tierra. Cierro un momento los ojos, y trato de sentir también el ritmo hipnótico del avión, revivir la sensación del capitán durante esta etapa, la más tranquila de su viaje, hasta que llegó a Agadir.

Nota de Georges Louis: «Los tres Breguet aterrizaron a las 9 h. 17».

El fuerte militar francés de Agadir estaba situado sobre una

pequeña colina desde donde, además de la ciudad, podía verse el océano. Era un enclave estratégico para la observación, y para los franceses no tenía otro interés; aunque en otros tiempos el lugar había sido un nudo de comercio con las caravanas del interior, en aquellos momentos la población vivía sobre todo de la pesca a pequeña escala.

El avión de Delrieu iba delante. Desde el asiento trasero, Roig le hizo señas para que aterrizara junto al fuerte, y los otros dos aviones les siguieron. En tierra les esperaba una comitiva militar. El general Mouveux, que estaba al mando de la guarnición, y otros dos oficiales franceses se acercaron para saludarlos y ofrecerles chocolate caliente con magdalenas y pan de especias. Parecían muy dispuestos a discutir los detalles del raid, no sólo por curiosidad, sino porque creían que aventurarse en la zona insumisa con aquellos aparatos era una verdadera locura. El capitán les cortó como pudo.

—Estaré encantado de contarles todos los detalles a mi regreso, señores, pero ahora mismo no puedo entretenerme. Debemos llegar a Villa Cisneros antes de que termine el día.

Todo estaba cronometrado al minuto, y aún debían repostar. Según su plan de vuelo, los depósitos de los tres Breguet debían estar llenos de combustible a las 9:30, pero a las 10:30 todavía se estaba llenando el tanque del primer avión. Por alguna razón que el capitán no podía comprender, las dependencias militares de Agadir no contaban con una simple bomba de repostaje que les hubiera permitido llenar los depósitos en poco más de diez minutos. A falta de la bomba, los tiradores senegaleses que trabajaban para el Ejército colonial francés se dedicaron a rellenar a mano los bidones y llevarlos rodando hasta la pista, donde los pilotos Cueille, Hamm y Delrieu, a lomos de tres camellos, estaban abocados sobre los biplanos, vertiendo el combustible a través de los embudos muy lentamente, bidón a bidón, hasta llenar la doble panza de los depósitos.

—Una maldita bomba… —murmuró Roig.

Y de paso maldijo también los quince minutos perdidos degustando el desayuno con el que el general Mouveaux les había obsequiado al aterrizar.

Era imposible cumplir el plan si no despegaban de Agadir antes de las once. Ya habían perdido demasiado tiempo. Les separaban todavía cuatrocientos noventa y cinco kilómetros de Cabo Juby, y luego dos mil doscientos setenta kilómetros más hasta Villa Cisneros, Port-Étienne, Saint Louis de Senegal y, finalmente, Dakar, donde, si conseguían llegar al cabo de dos días y dos noches, podrían decir que la Misión Roig había sido un éxito.

—¡Si a las once no hemos despegado —gritó Roig—, volvemos a Casablanca!

Sus gritos no iban a suplir la bomba de repostaje.

—Capitán Roig, ¿me permite un comentario? —le dijo el periodista Georges Louis—. Usted mismo me ha invitado a la expedición en calidad de testimonio. Así que doy fe de que bastará una bomba de combustible en cada escala para permitir que sus aviones realicen su horario de dos días. Ahora mismo es materialmente imposible reemplazar esta bomba… Llegaremos en tres días; es *mektoub*.

—*Mektoub, mektoub*… Mala fortuna. Pues sí que empezamos bien, Georges.

—¡Capitán, mi avión está listo para despegar!

Louis Delrieu y su mecánico, Lefroit, fueron los primeros en repostar, por fin, en el terreno de Agadir. A bordo del segundo avión, Robert Cueille y el mecánico Bonnord cerraron la capota. Victor Hamm, el alsaciano que pilotaba el tercer Breguet, todavía no estaba a punto.

—¡Todo el mundo a ayudar a Hamm! —ordenó Roig—. Usted, Georges, suba ahora mismo en el avión de Cueille y despeguen de una vez. Es necesario que veamos algún avión en el aire, si no esta tarde aún estaremos aquí. Vamos, ¡corra!

A las 11:12, el primero de los tres Breguet despegó, una hora y cuarenta y un minutos más tarde de lo previsto. Sobrevoló Agadir en círculos, esperando que los otros dos aviones le siguieran. En el cielo había ya una luz brumosa, blanquecina, que les acompañaría durante todo el viaje. Cuando los tres aviones estuvieron en el aire, pusieron de nuevo rumbo al sur.

Nuestro raid sobrevuela Agadir en estos momentos, aunque no es necesario parar a repostar, y me alegro. Agadir es hoy una ciudad enorme, desparramada y sin gracia. Una especie de Benidorm marroquí, con casino incluido, jubilados alemanes y calles atestadas de pizzerías baratas que compiten con restaurantes que se dicen especializados en cuscús, igual que las paellas congeladas de nuestras costas. Este Agadir no se parece en nada al lugar donde aterrizaron los tres Breguet de Roig, no sólo por el paso convencional del tiempo, sino porque un terremoto destruyó por completo la antigua ciudad en 1960, y acabó con la mitad de la población.

El pasado, aquí, fue cortado abruptamente, como un apéndice infectado. Hacía apenas cuatro años que Marruecos había recuperado su independencia de Francia y la reconstrucción no fue nada fácil. Ahora, es uno de los principales centros turísticos del país. En los tiempos de Roig, no tenían ni una bomba de repostaje… Imagino la furia del capitán mientras se alejaba de aquí. Su plan se había desbaratado por una ridiculez, que nada tenía que ver con los grandes problemas con los que él y sus hombres esperaban enfrentarse: «Al sur de Agadir, empieza el terreno inhóspito en el que los franceses no

tenemos jurisdicción. Al sur de Agadir, la tierra se va secando y las señales de civilización menguan. Al sur de Agadir, entre los cauces muertos del oued Noun y el oued Draa, las tribus miran al cielo con fiereza», escribió Georges Louis en su crónica.

Nosotros, desde la avioneta, sólo vemos carreteras costeras atestadas de vehículos, atascos de tráfico, chiringuitos de playa y paseos marítimos donde la gente sale a dejarse ver. El paseo de Sidi Ifni, ciudad que ahora mismo sobrevolamos, es uno de los más concurridos. La gran balaustrada celeste y blanca es un gran mirador sobre el Atlántico, y toda la ciudad mira felizmente hacia ahí, como si no quisiera saber nada de lo que deja a su espalda. En su interior, en cambio, los nombres de calles y plazas se empeñan en recordar aún que hasta 1969 fue territorio español: en la fachada del edificio de la antigua Administración española, hoy una ruina sellada y tapiada, sigue esculpido en piedra el escudo con el águila imperial. Se encuentra en la que, todavía hoy, hay quien llama Plaza de España; su nombre oficial, Place Hassan II. También el nombre de la ciudad cambió al pasar a manos marroquíes: bajo bandera española, se llamaba Santa Cruz de la Mar Pequeña. Era la última vez que España iba a usar ese nombre, la vieja leyenda colonial ya no se sostenía en pie.

Mientras dejamos atrás Sidi Ifni, la perla blanca, pienso que nuestra ruta hacia el Sáhara reproduce otra ruta, otra línea que no es sólo aérea. La línea de una frontera en disputa, que avanza y retrocede. Hemos sobrevolado Marruecos, Casablanca, el valle del Sus, Ifni, hasta llegar a la invisible frontera del Sáhara que muy pronto, sin que nos demos cuenta desde el aire, cruzaremos, igual que hicieron los hombres de la Misión Roig aquel 3 de mayo de 1923. La diferencia es que, entonces, aquella frontera era tan clara como la actual frontera entre España y Francia. Pero aunque trate de ocultarse, el paisaje no puede mentir. Desde que hemos dejado atrás Sidi Ifni, el horizonte se ha ido despoblando, se ha vuelto más mineral y rocoso, más salvaje. Acantilados rojos se han abierto sobre el Atlántico, de un color vacío, como un espejo blanco. Poco a poco, la tierra se ha ido llenando de algunos arbustos espinosos, secos y enredados como nidos que nacen del suelo. Por este pedregal caminan ahora hombres solos, algunos vestidos con las ganduras del sur. Diseminadas por los caminos, las casas son rosadas, del mismo color que la arena sobre la que se levantan, y sus puertas están pintadas de un intenso azul. Cruzamos el oued Draa, indiscutible frontera natural, y después de sobrevolar Tan-Tan, el paisaje se desintegra.

A las 13:00 del 3 de mayo de 1923, los tres Breguet cruzaron esta misma frontera, entre el territorio francés y el Sáhara español, hacia la que habían estado volando desde las primeras horas de la madrugada.

Al mando del avión en el que viajaba el capitán Roig, Delrieu se esforzaba por identificar cada punto de la costa que estaban sobrevolando, el dibujo de su silueta. A las 14:33 adivinó que bajo sus alas se encontraba Puerto Cansado, último vestigio reconocible antes de Cabo Juby. La bruma, sin querer despegarse del mar ni de la arena, empañaba el sol e impedía una visión clara. El piloto se dejó guiar por su experiencia; la niebla azulada cubría sin duda el mar, y la bruma rosada, la tierra. Hamm seguía a distancia el avión de Delrieu. Cueille, impaciente por llegar al suelo, se les adelantó; tarareaba una canción de moda cuando trazó la gran curva para iniciar el descenso sobre Cabo Juby, rápido y decidido, penetrando en la barrera brumosa y aterrizando suavemente sobre el terreno que Roig, en su primer viaje, había marcado con cal junto al fuerte español. Antes de aterrizar, el capitán distinguió en medio de las aguas las paredes solitarias de la Casa de Mar sin saber qué recibimiento les deparaban los militares españoles, ni si iba a encontrar los bidones de aceite y de combustible que el coronel Bens había devuelto a las Canarias. Eran las 15:00.

Una silueta pequeña y robusta, escoltada por dos soldados, salió por la puerta principal del fuerte y se acercó a la pista de aterrizaje.

—Ahí viene Bens —murmuró el capitán Roig.

Y contuvo la respiración.

A lo lejos, pequeñas figuras salieron del fuerte haciendo rodar media docena de bidones de combustible.

—Los volvieron a traer ayer desde Canarias… —fue lo primero que le dijo el coronel cuando se acercó a saludarlo.

El Gobierno español no había concedido a Latécoère los permisos de vuelo sobre el Sáhara para el raid Casablanca-Dakar, pero sí para un vuelo de estudio en nombre de la Aeroespañola, una línea que iría de San Sebastián a las Canarias, haciendo escala, eso sí, en Cabo Juby. Era la estrategia que se les había ocurrido *in extremis* para poder salvar el raid. De Massimi consiguió que se aprobara por Ordenanza Real, y de inmediato hizo telegrafiar las órdenes a Canarias para que los bidones de aceite y combustible, ahora completamente justificados, fueran devueltos a Cabo Juby con máxima urgencia.

—Gracias, coronel, aunque no podremos despegar hasta mañana. Como ve, hemos llegado con dos horas de retraso; sería insensato intentar llegar a Villa Cisneros a esta hora.

—Bien, entonces podrán descansar y recuperar fuerzas en el fuerte. Pasarán la noche con nosotros. Mis soldados les ayudarán a repostar.

Un fuerte viento levantaba la arena de las dunas y formaba remolinos alrededor de los tres Breguet. Los soldados de Bens no tenían idea de cómo realizar el repostaje y, además, debían hacer la maniobra con mucho cuidado para que la arena no se mezclara con el

combustible. Llevaría tiempo. Mientras, las siluetas de los pilotos se desplazaban lentamente de un lado a otro sobre un entorno nebuloso, como si todavía no hubieran aterrizado. Caminaban contra un viento lleno de arena, y eso daba a sus movimientos un ritmo extraño e irreal. Las siluetas de Delrieu y Cueille, grandes y soberbias, y la de Hamm, redonda y simple. Incluso a distancia se podía adivinar que los tres hombres estaban agotados por la jornada, por la dura tarea de repostaje a la que se habían visto obligados en Agadir y porque hacía doce horas que estaban en pie, sin más alimento que el chocolate caliente y las magdalenas con las que les había recibido el general francés. Y, sin embargo, ninguno de ellos se atrevería a abandonar su puesto sin antes dejar los aviones listos para el día siguiente. En el viaje, los Breguet de Delrieu y de Cueille habían sufrido pequeños desperfectos que los mecánicos Bonnord y Lefroit repararon allí mismo. El avión de Hamm padecía un mal más grave: el ala inferior izquierda estaba rasgada. No podría volar mucho más si no la reparaban. La solución de urgencia era coser un parche encima del trozo agujereado. Les hacía falta una tela resistente, pero en el equipaje del raid no había ningún tipo de tela, así que los mecánicos intentaron encolar el ala desvencijada. Fue un trabajo inútil; la humedad del lugar y el viento que no paraba de soplar lo impedían.

Mientras se realizaban estas reparaciones, el coronel Bens se paseaba de un extremo a otro de la pista, supervisando la operación con aire preocupado.

—Sólo dos días… —se quejó Bens al periodista Georges Louis—. Anteayer fui advertido de la llegada del raid. ¿Cómo quiere que prepare una política de protección en dos días? Haría falta un hangar donde los aviones pasaran la noche con total seguridad. Hoy no puedo responder de nada, ¿me comprende? Por suerte, estamos en la época de ramadán y las tribus están en el interior. Espero que no suceda nada malo. Sólo puedo desearlo, cuando lo que me gustaría es asegurarlo. Tome nota de eso.

A las 18:15, a excepción del ala de Hamm, en la pista de aterrizaje de Cabo Juby todo quedó listo para el día siguiente. Caminaron hacia el fuerte. Los soldados de Bens marcharon delante, los pilotos y los mecánicos, detrás. Un poco rezagado, el periodista Georges Louis, y al final, cerrando la comitiva, el coronel Bens.

—¿Dónde está el capitán Roig? —preguntó Hamm.

—Se ve que a su capitán le gusta confraternizar con los indígenas —respondió Bens desde atrás—. Mire ahí delante, junto a las primeras dunas.

El capitán Roig trotaba a lomos de un mehari. El animal pertenecía a un antiguo brigada de meharistas del Ejército francés, que les mostró orgulloso su hoja de servicio. Roig, a lo lejos, surcaba la arena a toda

velocidad. Se había declarado viento del norte, levantando sobre las dunas pequeñas llamas de arena que corrían a ras de suelo, ondulándose como serpientes. La bruma, al fin, había desaparecido. La jornada siguiente se anunciaba propicia.

Dentro del fuerte, el coronel ordenó que preparasen habitaciones con camas de sábanas bordadas para los pilotos y el capitán, pero lo que más deseaban los hombres en aquel momento era sentarse a cenar. Las tripas de Hamm gritaban de hambre. La cena que Bens les había preparado les hizo olvidar las fatigas de la jornada, la lentitud con la que se habían llenado los depósitos e incluso las antiguas rencillas entre españoles y franceses. El vino, por supuesto, ayudó.

—¡Por Francia! —brindó uno de los oficiales de la guarnición.

—¡Por España! —respondieron los hombres del raid.

Todas las copas se vaciaron de una sola vez y volvieron a llenarse al instante. Los brindis por España y por Francia elevaron los espíritus aquella noche. La charla se fue animando y enseguida apareció una guitarra y, detrás de ella, la voz clara de un joven cantando melancólicas y apasionadas cantilenas de Valencia. Por un momento, los hombres se olvidaron del raid. Cueille, transportado ya a otro ambiente, conversaba en voz baja con la mujer del capitán de la guarnición, que se encontraba de viaje en Canarias. Delrieu preguntaba a los soldados si alguna vez había aparecido por allí un globista colgado de un trapecio. La cena llegó al final. Los reclutas retiraron los últimos platos. Al tenor valenciano se le rompió una cuerda de la guitarra y dio por terminada su actuación. En la sobremesa, volvieron a concentrarse en el raid.

—Algo habrá que hacer con su ala, Hamm, o de aquí no despega —dijo Roig.

—Algo se debe de poder hacer, ¿no? Vosotros dos, ¿de verdad no podéis pensar en algo? ¡No es más que un agujero en un ala! —gritaba Hamm a los mecánicos.

—Un pequeño agujero que le puede costar la vida, Hamm, lo sabe de sobras. No podemos arriesgarnos —intervino el capitán.

—Un siete en la tela… —murmuró el alsaciano—, si estuviera aquí mi madre en vez de estos dos la zurciría y punto.

Bens, que escuchaba la conversación sentado junto a ellos, se levantó de repente.

—Esperen un momento —dijo.

Desapareció por la puerta del comedor y volvió unos minutos después, con una sábana nueva perfectamente doblada y un bidón de acetona.

—*Mesiés*, su ala.

Roig y Hamm se miraron un instante y, después, el piloto salió

disparado, arrancando de sus asientos a los mecánicos Lefroit y Bonnord, que examinaron la tela y salieron en busca de un barril en el que dejarla en remojo toda la noche. Si todo iba bien, por la mañana la acetona habría cumplido su función y la tela estaría lo bastante rígida como para convertirse en un ala de biplano.

Con esa esperanza, los hombres de la misión se retiraron a dormir. La noche envolvió el fuerte de Cabo Juby, que, poco a poco, se fue quedando en silencio. «Afuera, un claro de luna iluminaba las torres de vigilancia. Aislados en la inmensidad de las dunas, los tres aviones titilaban bajo la luz lunar como pájaros gigantes durmiendo sobre la arena, con sus alas de plata voluptuosamente extendidas», apuntó Georges Louis.

Cada quince minutos, un grito se escuchaba desde una esquina del fuerte:

—¡Alerta, centinela!

Y el centinela que se encontraba de guardia en la esquina opuesta respondía:

—¡Alertado estoy!

El capitán Roig, dando vueltas en su cama, contaba el tiempo que pasaba entre un grito y otro; calculaba las horas que faltaban hasta el amanecer. Quizá, si nada más fallaba, podría recuperar el tiempo perdido al día siguiente. Gracias a la intervención de De Massimi, los bidones estaban allí. Ahora, el éxito del raid sólo dependía de ellos. En realidad, de momento, dependía de elementos tan pequeños como una bomba o un trozo de sábana.

Una ráfaga de viento frío llegó a la ventana de la habitación del capitán procedente de la Casa de Mar. Roig se dio otra vez la vuelta, se cubrió bien con su manta y se durmió por fin. La primera jornada de su raid había terminado.

La mía, está a punto de hacerlo.

—Mademoiselle, el corazón de La Línea: Cabo Juby —anuncia Bacquié.

Cuando levanto la vista del libro de Roig, veo una playa cubierta por una niebla fantasmal. Cabo Juby, donde el sol velado parece la luna y todo tiene el aire de un naufragio. Aquí, la vida y la memoria se escurren como la arena, y todo se vuelve gris, blanco, perlado y, después, invisible. La bruma, el mar, la playa… han vencido. Ellos quedan y nosotros desaparecemos. Quedará, en algunos casos, una huella, un recuerdo, un nombre. Un hilo del que alguien tirará para encontrar, principalmente, su propio destino.

Estoy en Cabo Juby, la tierra de los aviadores-poetas, de los coroneles testarudos, de los hombres del desierto.

Y la primera ciudad del Sáhara.

2

SEGUNDA ETAPA

Al pisar Cabo Juby, la primera sorpresa que me encuentro es que no estamos en Cabo Juby. Lo dice un cartel en la carretera principal: «Bienvenidos a Tarfaya». Mi empeño en llamarle Cabo Juby no hace más que ponerme en evidencia; he llegado aquí desde un lugar que no existe —el pasado, la leyenda, la literatura— y me he quedado prendida a ese nombre que suena fantástico y que, sin embargo, es pura reliquia colonial.

Tarfaya es hoy una aldea de unos cuatro mil habitantes diseminados en una cuadrícula llana entre el paseo de la playa y la calle mayor. La mayoría de las calles está sin asfaltar. Las casas son bajas, de dos plantas, hechas de ladrillo rebozado y pintado con los colores de una neblinosa puesta de sol. Una puesta de sol al estilo Cabo Juby. En los bajos de algunas de estas casas hay un mostrador, unos simples estantes, algunos sacos en el suelo. Pequeños colmados, en general. O tiendas especializadas en artilugios de pesca. Aquí, en Tarfaya, todo el mundo es pescador. Aparte de la oficina del Banco Nacional de Marruecos, la mezquita y el Musée de Saint-Exupéry, el resto del pueblo vive del mar.

En el mar de Tarfaya, solemne como una lápida de piedra en la cual ya no se pueden leer los nombres, reina por encima de todo la Casa de Mar, como si fuera otra aldea paralela a ésta, su réplica espectral, el lugar donde viven todos los muertos de la historia de esta pequeña ciudad. Acampamos a unos doscientos metros de la orilla. Así que es imposible escaparse de la presencia de este edificio, el más viejo de Tarfaya, construido antes de que se llamara Tarfaya, antes de que se llamara Cabo Juby; antes incluso de que se llamara Villa Bens. Antes que nada. Los ingleses que lo erigieron lo bautizaron con el nombre de Port Victoria, en honor a su reina. Sentada en mi tienda, miro hipnotizada cómo la marea va cubriendo despacio su minúsculo embarcadero de piedra, y luego los escalones de la antigua entrada, hasta que el agua se cuela entre las oscuras piedras del edificio, inunda su planta y la hace flotar.

—¡Hora de la cena! —oigo que me gritan, después de un tiempo impreciso.

Creo reconocer la voz de Bacquié, pero no estoy segura, se mezcla con un griterío confuso, de risas y carreras. Nada que ver con mi ánimo melancólico. Claro que ellos son deportistas, hombres de acción. Y yo… yo no sé cómo terminar la frase. Yo no soy como Georges Louis, el redactor jefe de *La Vigie Marocaine* que relató el raid de Roig. Ni siquiera es cierto que esté escribiendo un artículo, como les he dicho a todos al empezar el raid. No, el viaje tiene para mí otro significado. Pero ni siquiera Bacquié lo sabe, y antes de que pueda inventarme otra excusa, se asoma a mi tienda, me dice que es imposible que no tenga hambre y me obliga a salir.

Nos dirigimos con el resto del grupo a un pequeño hotel familiar construido frente a la playa, a la misma altura que la tenebrosa pesquería. Sus propietarios lo han llamado Hotel Casamar. En cuanto entramos huelo a fritura de pescado, pero ni este olor tan poderoso consigue tapar otro olor que empapa todo el hotel. Olor a cal y pintura fresca, como si las paredes de esta nueva casa del mar no hubieran terminado de secarse. Quizá sea por la humedad del lugar, construido casi sobre la arena, pero no se trata sólo de eso.

—El hotel está recién estrenado, son ustedes nuestros primeros huéspedes —dice el propietario del Casamar.

Entre el bullicio de la cena, que es mucho, nos cuenta que hace apenas seis meses que su familia decidió jugarse el todo por el todo e invertir sus ahorros en la construcción de este modesto hotel. No lo hicieron porque sí; al otro lado de esta costa, a unos cien kilómetros, en Fuerteventura, se acababa de inaugurar el servicio de ferry entre las Canarias y Tarfaya, y todo el mundo supuso que eso iba a cambiarles la vida. Hacía años que lo esperaban. Imaginaban que la costa sahariana se convertiría en un centro turístico, en una escapada atractiva para los miles de europeos que recalan todos los años en las Canarias. Con el ferry llegarían alemanes, ingleses, franceses y españoles, y con ellos, dinero, trabajo, prosperidad.

—Pero…

El propietario del Hotel Casamar sonríe con resignación, y luego mira al cielo, como si se abandonara a sus designios. Su gesto nos ha dejado ver su dentadura negra, roída, llena de sarro y de máculas por falta de condiciones higiénicas, de comida fresca y de agua potable.

—… Alá no ha querido que sean así las cosas. Aún habrá que esperar.

—¿Qué ha sucedido? —pregunto a monsieur Bacquié, quien se ha sentado amablemente a mi lado.

—¿No lo sabe? Hace tres semanas, el ferry naufragó.

El *Aurora*, aquel barco que les había llenado de esperanza, estaba ahora embarrancado en el puerto de Tarfaya, con un boquete abierto en su casco, expuesto al salitre, al viento, a la deriva y a la decrepitud. Su andadura no había durado más que tres meses. Pasado ese tiempo, una vez más, el tránsito de hombres entre las islas y el Sáhara se había interrumpido. De nuevo, como el de los cientos de hombres y mujeres que cada año se lanzan en patera a estas aguas, el sueño había terminado en naufragio.

Los pilotos del raid, al margen de mis pensamientos, siguen conversando en voz muy alta, comentando la clasificación de la jornada, las condiciones meteorológicas previstas para mañana y la gran cena de gala que van a celebrar en honor a Saint-Exupéry aquí mismo, en su viaje de regreso, cuando sanos y salvos emprendan su vuelta a casa, en algún confortable lugar de Francia. Siento verdadero mareo. En cuanto puedo, me disculpo y me escapo a mi solitaria tienda sin darle a monsieur Bacquié la oportunidad de protestar.

> Somos todos unos jóvenes bárbaros a los cuales maravillan aún los nuevos juguetes. Nuestras carreras de avión no tienen ningún otro sentido. Aquél sube más alto, corre más deprisa. Olvidamos por qué lo hacemos correr. La carreras, provisionalmente, se imponen sobre su verdadero objetivo. Y siempre sucede lo mismo. Para el guerrero colonial que funda un imperio, el sentido de la vida es conquistar. El soldado menosprecia al colonizador. Pero ¿el fin de aquella conquista no era el establecimiento de este colonizador? Así, en la exaltación de nuestros progresos, hemos usado a los hombres para establecer vías férreas, para construir fábricas, para abrir pozos de petróleo. Hemos olvidado un poco que todo esto lo hacíamos para servir a los hombres. Nuestra moral ha sido, mientras ha durado la conquista, una moral de soldado. Pero ahora debemos colonizar. Debemos dar vida a esta casa que carece aún de fisonomía. La verdad, para uno, fue construir; y es, para el otro, habitar.

Son palabras de Saint-Exupéry en *Tierra de hombres*. Lo escribió en 1939, pero tengo la impresión de que no habría ninguna diferencia si lo escribiera hoy.

Es también Saint-Exupéry quien dice:

> Allí abajo estábamos en contacto con los moros insumisos. Salían del fondo de los territorios prohibidos, de aquellos territorios que franqueábamos con nuestros vuelos; se aventuraban hasta los fortines de Cabo Juby o de Cisneros para comprar azúcar o té. Y después volvían a adentrarse en el

> misterio. Y nosotros intentábamos, cuando pasaban, domesticar a algunos. Cuando se trataba de jefes influyentes, los llevábamos a veces a bordo, de acuerdo con la dirección de las líneas, con tal de enseñarles el mundo. Se trataba de extinguir su orgullo, porque ellos, cuando asesinaban a un prisionero, lo hacían más por menosprecio que por odio. Si se cruzaban con nosotros cerca de los fortines, ni tan sólo nos insultaban. Volvían la cara y escupían. Y ese orgullo lo sacan de la ilusión de su poder. Cuántos de ellos me han repetido, habiendo puesto en pie de guerra un ejército de trescientos fusiles: «Tenéis suerte, en Francia, de estar a más de cien días de camino».

Caminos que se miden en días a pie o a camello. ¿Qué debían de pensar de esos hombres que medían sus días según las horas pasadas en el cielo, al mando de un avión? Volvían la cara y escupían, nos dice Saint-Exupéry. Escupían a los franceses que ocupaban su cielo y a los españoles que estaban asentados sobre su suelo, atrincherados en las paredes de un fortín. El mismo fortín donde se cobijaron Roig y sus hombres en la primera etapa del raid, el edificio hoy ruinoso que he visto desde el aire antes de aterrizar y que se encuentra a tan sólo trescientos metros de esta tienda en la que me dispongo a pasar la noche. Lo primero que haré en cuanto amanezca será dar un paseo hasta allí.

En Tarfaya, el sol sale detrás de las casas, por el lado contrario al océano, a su pesquería encantada y al antiguo fuerte del coronel Bens donde durmieron los hombres de Roig antes de emprender su segunda etapa. Los hombres de mi raid todavía no se han despertado, y aprovecho para dar mi paseo sola y en silencio. Sólo se oye algún perro ladrando a lo lejos y, de vez en cuando, el silbido del viento sobre el mar. Camino por el suelo firme de esta playa inacabable, preguntándome si sería de aquí de donde despegaron los aviones. En las viejas fotos en blanco y negro de las memorias de Roig, en una toma aérea sacada probablemente por él mismo, he visto un barracón, llamado «el barracón de los franceses», que era el que cobijaba a los Breguet de Latécoère en tiempos de La Línea. Trato de situarlo en esta geografía sin más puntos de referencia que la Casa de Mar y las paredes del fuerte español, y aunque no creo que esté todavía sobre la pista de despegue, seguro que los biplanos pasaron volando justo por encima de donde estoy hoy.

Miro al cielo. En mi camino hacia el fuerte, la luz, siempre gris, se refleja cada vez más en el agua, desvelando un espacio abierto, inmenso, el paisaje infinito de esta costa en la que está anclada la Casa de Mar. Hay ahora marea baja, de modo que el agua me deja vía libre

para acercarme hasta allí. A lo sumo, me mojaré un poco los zapatos. Así que voy directa hacia este lugar que tantos han querido tomar y que, al final, sólo ha sido tomado por las olas. Desde donde estoy, oigo ya los golpes de mar sobre su pared atlántica. En la parte baja de la Casa de Mar se confunden la roca, la piedra, el musgo y las algas. Hay que andar con cuidado. Todo es resbaladizo y oscuro, como si sobre este terreno se acumularan capas y capas de olvido. Después, ya sobre los primeros peldaños, observo su fachada de piedra. En el frontal derecho se lee todavía, en una placa de mármol: «Robert McKenzie, 1832». El hombre que quiso inundar el Sáhara para convertirlo en un jardín inglés. La diferencia entre su idea y esta ruina es angustiante. La factoría de pesca desde la que debía reverdecer el desierto es hoy un espacio hueco, vaciado por el tiempo, en el que se adivina que existieron dos plantas y una escalera que las comunicó. El suelo está derruido; piso ahora las rocas del mar. El techo es cielo abierto, pero las paredes conservan todavía el recuerdo de los tabiques que delimitaban espacios pequeños, corroídos, húmedos hasta el alma: las antiguas celdas de la penitenciaría española. Aquí mandaban a los hombres que ni siquiera tenían cabida en el fuerte. Los abandonaban mar adentro, encadenados a unas paredes siempre castigadas por el agua, el viento y la sal. Al salir de la Casa de Mar tiemblo. Éste es el lugar más triste del mundo, pero tengo la sospecha de que algo peor me espera en el fuerte del coronel Bens.

Todavía hoy se mantiene en pie en un extremo de la aldea, al final de la playa por la que camino. Conserva su aspecto de cuartel, de paredes amarillentas y desgastadas, pero no puedo decir con seguridad que sea exactamente la misma construcción que visitó el capitán aquel mes de mayo de 1923. Es posible que se construyeran anexos posteriormente. Los soldados españoles estuvieron aquí desde la ocupación de Bens hasta 1975, cuando abandonaron el Sáhara. Ahora, este antiguo cuartel militar, el hogar de Francisco Bens y de tantos otros, está medio sepultado por la arena de la playa y de las dunas, mudo, sin nada que decir. Desde lejos me parece deshabitado, pero cuando me acerco a la puerta de entrada, en uno de los cuatro torreones donde en otros tiempos debían de hacer guardia los centinelas, se enciende una pequeña luz eléctrica. Dentro de este edificio hay alguien, lo más probable es que ahora este fuerte sirva al Ejército marroquí, pero no puedo comprobarlo. En cuanto doy un paso más, oigo un grito primitivo que viene de lejos y que se acerca a gran velocidad. Miro a mi alrededor y no veo nada, pero el grito se sigue acercando. De detrás de alguna pared en ruinas, una sombra, una chilaba oscura, viene corriendo con los brazos en alto. Me hace gestos para que me vaya. Está claro que está prohibido entrar. Quiero explicarle al hombre que sólo quiero echar un vistazo, pero no me

deja pronunciar ni una palabra; grita y sigue corriendo en dirección a mí. Decido irme antes de que se acerque demasiado. Mientras me dispongo a perderme por las calles de Tarfaya, intento retener todos los detalles de este lugar que fue fundamental para La Línea y para la historia del Sáhara. Es una pena que las paredes no hablen, pienso. ¿O sí?

A pocos metros delante de mí, veo dos pintadas en una pared del fuerte. No son graffitis callejeros, son murales con todas las de la ley. En el primero de ellos reconozco un dibujo que he visto otras veces, reproducido en los libros sobre La Línea que he estado revisando en los últimos meses, y también en postales y museos, tal vez incluso estampado en alguna camiseta. Se trata de un viejo biplano, volando hacia Cabo Juby, justo sobre la playa, entre la arena y el mar. Su sombra recorre la orilla como el ala de un gran pájaro. En la parte inferior del dibujo leo una inscripción: «Lignes Aériennes P. G. Latécoère». En el otro mural se ve un tumulto de gente que porta en alto la bandera marroquí y camina hacia el desierto: «Marcha Verde, 30 años», dice.

Si la contigüidad de los dos dibujos es un mensaje, no me atrevo todavía a decirlo. Pero no hay duda de que ambas son imágenes que complacen a las autoridades locales. La legendaria línea aérea francesa. La ocupación marroquí. Todo esto pintado sobre las paredes de un antiguo fuerte español. El mito se ha aliado con la historia para crear un decorado, un telón, que oculta lo que sucedió. En la misma pared, una flecha indica la ubicación del Musée Saint-Exupéry. No tengo más remedio que ir.

El museo acaba de abrir las puertas, soy la primera visitante del día y, al parecer, de las pocas que deben de entrar en todo el año. Lo que es seguro es que cualquier turista que pise Tarfaya acabará pasando por aquí. No hay nada más que ver y, además, en todo el mundo, el nombre de Saint-Exupéry es ya inseparable del de Cabo Juby. Son casi una misma imagen; como una marca publicitaria y su producto. El museo se mantiene gracias a la Fundación Latécoère. Dentro, encuentro paneles informativos, algunas fotografías, algunos libros. Nada que no conozca. Hago un poco de tiempo leyendo los carteles, sobre todo para complacer al vigilante, y cuando creo que ha pasado un tiempo prudencial, me dirijo hacia la salida.

—¿No quiere comprar ningún póster, ninguna postal?

No podré escaparme tan rápido.

—Pósters, cien dirhams; postales, veinte dirhams. Mire, hay muchos.

No hay tantos, y además todos me suenan, pero al final encuentro una postal que me llama la atención. Reproduce un sobre de correo aéreo, con el marco rojo y el emblema «*par avion*» que diseñó el

capitán Roig. Se trata de la fotografía de un sobre real; el primer sobre que viajó en un saco de correo, aquel 1 de junio de 1925 en que se inauguró oficialmente el tramo Casablanca-Dakar. La fecha se lee con claridad en el timbre que le estamparon por triplicado, probablemente en la Grande Poste de Casablanca. El destinatario es un tal monsieur Lambert. L. A. L. (Lignes Aériennes Latécoère). Dakar. Senegal. Sobre el nombre del destinatario, lucen siete sellos de correo azules y rojos con el dibujo de un biplano. Todo esto es lo que solía encontrarse en un sobre: los sellos, el timbre, el nombre del destinatario. Nada de esto me habría llamado particularmente la atención si no fuera porque, además, en una esquina del sobre, debajo de los siete sellos, reconozco la caligrafía pulcra del capitán. Escribió de su propio puño y letra la siguiente frase: «*Premier vol courrier Dakar*». Lo hizo sin duda con afán museístico, lo hizo para que fuera conservado en los archivos, aquel 1 de junio de 1925 en que otros inauguraron su línea. A pesar de que el capitán no fuera designado para hacer el vuelo inaugural, se sintió en la obligación de cumplir con su trabajo; después de todo, él seguía siendo el director de La Línea en Marruecos. Debía ocuparse de que los documentos estuvieran en orden. Esto dice mucho de cómo era el capitán, pero todavía hay algo que dice más de él: bajo la frase que ha escrito en el sobre, su firma es poco más que una erre, la inicial de su apellido, sin siquiera la jota de su nombre, y desde luego sin la línea ascendente que, de forma más o menos impulsiva, caracteriza la firma del capitán. Ahora, nada. Una erre anodina y después, un garabato sin fuerza en cuyo último trazo se adivina la ge final de Roig. Puedo imaginar cuánto debió de costarle al capitán firmar, aquel preciso día, en el primer sobre que volaría oficialmente hasta Dakar, sin él.

Compro la postal y abandono el museo de Saint-Exupéry, donde el capitán Joseph Roig no es más que una erre exangüe. En el horizonte, en el trozo de arena que media entre el fuerte y el mar, los amigos de la Fundación Latécoère han dejado, una vez más, su huella: una escultura de hierro con la figura de un Breguet despegando, tal vez en el punto exacto donde Saint-Exupéry se alojó. «¡Qué vida de fraile llevo en el rincón más perdido de África, en pleno Sáhara español!», había confesado Saint-Exupéry en una carta a su madre…

> Un fuerte en la playa, nuestro barracón, y nada más a lo largo de cientos de kilómetros… El mar, a la hora de la marea, nos baña completamente, y por la noche apoyo mis codos en el ventanuco enrejado (estamos en zona disidente), veo el mar a mis pies, tan cerca como si me hallara en una barca. Toda la noche sus olas golpean las paredes del barracón. La otra fachada da al desierto… Vivo en una privación total. Una cama hecha con una tabla y un flaco colchón. Una palangana. Un jarro de agua. Me olvidaba de las otras bagatelas: la máquina

de escribir y los papeles oficiales. Una celda de monasterio. Los aviones pasan cada ocho días. Entre ellos, hay tres días de silencio.

Difícilmente imaginaba Saint-Exupéry cuando escribió aquella carta que su nombre, a lo largo y ancho del planeta, sería asociado para siempre a aquel barracón de Cabo Juby que maldecía ante su madre. Tampoco sabía el escritor-piloto que tres días de silencio no son nada.

Las silenciosas calles de Tarfaya están ahora empezando a despertar. Las mujeres pasan con las cestas de la compra, y los niños revolotean a su alrededor. Los hombres, en los cafés, fuman; las puertas de las tiendas se abren; los asnos tiran de su carga. Llega el primer autobús, la única línea regular que une ahora Tarfaya con el resto del mundo. Paseo por estas calles como si estuviera en un decorado de cine; el lugar donde, un día, se rodó una película de aviones, desiertos y pequeños príncipes. Mientras cruzo una plazoleta desolada, siento unas palmaditas en mi espalda.

—Buenos días, señora…

Unos ojos negros, dulces y asustadizos como los de un pequeño cordero me miran como si fuera de otro planeta. Es un niño serio, apenas sonríe, pero no diría que está triste. Está, más bien, perdido. Me tiende la mano muy formalmente.

—Mi nombre es Malik. Vivo en esa casa de ahí.

Sigo caminando y él me sigue a cierta distancia, como si no se atreviera a acercarse más. No corre ni salta ni se mezcla con otros niños que nos vamos cruzando. Parece saber que es un poco distinto, y los demás también. A su alrededor se hace una especie de vacío, que él trata de llenar con pequeñas palabras en perfecto castellano.

—¿Dónde lo has aprendido?, ¿en la escuela?

—No, con mi amigo. En la escuela no hay nada, no hay libros.

Ahora se acerca un poco más, para mirarme a los ojos.

—¿Tú tienes libros, señora?

Me avergüenza decir lo que siento ante la pregunta del pequeño Malik, pero la verdad es que en cuanto me pide algo, tengo ganas de salir corriendo. En vez de hacerlo me quedo paralizada, sin saber qué responderle.

—¡Malik!

Una mujer lo llama desde la entrada de su casa, y Malik se aleja sin mirarme, con su paso tranquilo, sin volver la cabeza ni una sola vez.

Sentada en un café de la calle principal, me cobijo en lo único que he sabido hacer hasta ahora. Mirar a la gente que pasa, sin acercarme, como si no fuera conmigo. Pero ésta es la realidad: las embarcaciones

que naufragan, los niños que se quedan sin nada, las miradas cruzadas de los habitantes de esta aldea; cerrados y oscuros, unos, del color del café con leche, otros. Españoles, saharauis, marroquíes. No me es posible distinguir su origen. Detrás de mi mesa, un grupo de chicos jóvenes miran los informativos de Al-Jazeera y maldicen a los soldados estadounidenses que están en Iraq. Ninguno de ellos tiene más de veinte años, nacieron aquí, en Tarfaya, son los hijos de la Marcha Verde. A su lado, un anciano vestido con gandura azul vuelve la cara y escupe. Tiene un rostro oscuro y chupado por el tiempo, y una barbilla larga y puntiaguda, como de chivo. Fuma un cigarrillo tras otro, bebe café, escupe. Viste la misma chilaba que todos los ancianos del lugar, una chilaba de un azul luminoso. Tiene el color del aire y un peculiar bordado en el pecho que me resulta familiar. Una forma entre florida y geométrica, color arena, que se destaca sobre el celeste y marca la abertura de la garganta y el corazón.

—¿Le gusta? —me dice el hombre pellizcando la tela.

Debo de haberme quedado demasiado tiempo mirándolo.

—¿Todos llevan la misma?

—Todos los de aquí, es la gandura de los hombres del desierto. ¿Es usted española? —me pregunta—. Bienvenida, ustedes son bienvenidos aquí.

Me ofrece un cigarrillo.

—Yo fui soldado con los españoles, soldado español en El Aaiún. ¿Conoce usted El Aaiún? Allí hay de todo, no como aquí, en este pueblo no hay nada. Vaya a El Aaiún, si tiene tiempo. Ésa es ahora la capital del Sáhara.

Yo tenía entendido que el corazón del Sáhara era y sigue siendo Smara. Pero al menos el hombre ha pronunciado la palabra inexistente: Sáhara.

—Se vivía bien con los españoles. Hasta que en los últimos años empezaron las revueltas, las manifestaciones, ya sabe. Tuvimos que empezar a repartir palos, a meter a gente en la cárcel… —dice el anciano mientras hace una mueca de disgusto.

Entonces recuerdo dónde he visto antes el curioso bordado de la chilaba del desierto. En la última fotografía de las memorias del capitán, un hombre con barba cerrada y aspecto de boxeador, que sujeta con tres dedos un código escrito en tiza, va vestido con una tela que reproduce exactamente el mismo patrón. La imagen, tomada en blanco y negro, no me había permitido distinguir el brillante color azul. Aquel plano corto, aquel código escrito en tiza, no pueden ser otra cosa que la imagen de una encarcelación.

—La cárcel de El Aaiún…

No hace mucho he visto imágenes actuales de esta famosa prisión.

Famosa, por desgracia. Una campaña de Amnistía Internacional ha hecho circular fotografías tomadas clandestinamente en su interior: hombres y mujeres amontonados en el suelo, durmiendo unos encima de otros, sin colchones ni sábanas, en espacios sucios y desprovistos de cualquier servicio básico. La cárcel tiene capacidad para unas doscientas personas, pero allí, hacinadas y maltratadas, había más de seiscientas. A la cárcel de El Aaiún se la conoce como la cárcel negra.

—¿Es allí donde encerraban a los presos políticos? —pregunto al hombre.

—Allí o en otros lugares; no querían que se supiera dónde estaban los presos, ni que estuvieran todos juntos. Pero no hablemos de eso, es mejor olvidar el pasado. Ahora hay que pensar en ellos, en el futuro.

El antiguo soldado señala un grupo de niños que juega en la calle. Pienso que, a pesar de lo que diga el hombre, olvidar el pasado no es la mejor forma de encarar el futuro. Entre los niños no veo a Malik, y siento de nuevo una punzada de vergüenza.

El raid debe de estar a punto de partir. Miro mi reloj y veo que se ha hecho muy tarde. Cuando llego al campamento, los pilotos salen ya hacia sus avionetas. Bacquié me hace señas a lo lejos.

—¿Dónde estaba? Debemos despegar…

Pero no me atrevo a decirle lo que me ronda por la cabeza.

—¿Le pasa algo?, ¿se encuentra bien?

No me encuentro bien. Quizá porque siento el peso del lugar donde estamos, la mirada de la Casa de Mar, el fuerte de Bens, las ganduras azules… o porque, en un punto de este viaje, dejé atrás mi línea de sombra y algo se quebró.

—No voy con ustedes, me quedo.

Bacquié se ha quedado blanco.

—¿Sola?

—Tengo que seguir por mi cuenta —le digo—. Ojalá lo entendiera. Hay algo que debo hacer.

—Ha leído usted demasiadas novelas. No quiera ser una heroína.

No me apetece discutir con Bacquié, pero ahora veo con claridad que lo que ocurre es justo lo contrario a lo que él dice, que ellos están jugando a los héroes aéreos y yo estoy tratando de descubrir la realidad.

Él se queda mirándome, como si supiera que todo está perdido.

—Voy a echarla de menos. Ya me había acostumbrado a su silencio en el avión.

Desde la playa, veo cómo Bacquié toma los mandos de su avioneta y el raid parte de nuevo. Cuando los aviones se pierden en el horizonte, he recuperado mi tiempo y mi lugar. No es en el aire donde debe seguir mi historia.

—¿Cuándo sale el próximo autobús para El Aaiún? —pregunto al propietario del Hotel Casamar.

Con parsimonia, se dirige a su pequeña recepción para consultar los horarios. Tarda en salir, y cuando lo hace trae consigo un vaso lleno de menta y de té.

—Tendrá que esperar unas horas.

Así que me siento a beber té. Mi tiempo ahora lo miden el vaso que se va enfriando, las horas que faltan para coger el autobús, las carreras de los niños en las calles y las palabras que cuentan qué le sucedió al capitán en la segunda etapa del raid, cuando despegó de este lugar, entonces llamado Cabo Juby.

«El raid de los tres aviones y los tres días»
Por Georges Louis
Jueves 4 de mayo de 1923
Cabo Juby a Río de Oro: 610 kilómetros
en 4 horas 35 minutos
Río de Oro a Port-Étienne: 390 kilómetros
en 3 horas 28 minutos

> A las seis de la mañana, el día ha llegado y la reparación del avión de socorro que pilota Victor Hamm está casi lista. El capitán Roig, impaciente, decide adelantarse con Delrieu; el viento es favorable. Tal vez, si todo juega a su favor, pueda arriesgarse a llegar a Dakar al final del día, tal vez todavía pueda cumplir la misión en los dos días que había planeado. Pero aún nada se sabe; la segunda jornada del raid está a punto de empezar. El mecánico Arsène Lefroit se dispone a hacer girar la hélice del avión del capitán…

A las tres y media de la madrugada, los hombres de Roig oyeron cantar al gallo canario que presidía el corral del fuerte de Cabo Juby. El capitán, que ya tenía los ojos abiertos, saltó de la cama como si el aviso del animal le hubiera dado permiso para levantarse por fin. Se vistió, se enfundó sus botas de jinete y salió de su habitación para ir a despertar a los mecánicos Lefroit y Bonnord. En su cabeza sólo había una idea: comprobar si la sábana que habían dejado sumergida en acetona la noche anterior podía usarse para reparar el ala del avión de Hamm. Lefroit y Bonnord remolonearon un poco, pero al ver que Roig no tenía intención de moverse del vano de su puerta hasta que no estuvieran en pie, optaron por no resistirse. Se escucharon sonidos de puertas abriéndose y cerrándose. Al cabo de diez minutos, apareció Hamm, ansioso por conocer el estado de su ala.

En la entrada del fuerte, el coronel Bens les preguntó qué tal

habían dormido y se unió al grupo francés, en marcha ya hacia la pista de aterrizaje. Las estrellas todavía se veían con claridad en el cielo oscuro y eso era buena señal; amanecería despejado.

Los mecánicos enseguida dieron su veredicto: la tela serviría, pero la reparación sería lenta. Mientras la noche perdía fuerza y negrura, las manos hábiles de Lefroit y Bonnord trabajaban sin cesar, iban tejiendo el ala bajo la luz escasa de una lámpara eléctrica cuya dinamo funcionaba a manivela. Bens ordenó a uno de sus soldados que no parase de darle vueltas hasta que el avión estuviera listo. Al cabo de dos horas, dos soldados se acercaron con una olla llena de chocolate caliente y espeso. Traían también paquetes de galletas, sobre los que Hamm se abalanzó. Cada trago de chocolate les hacía revivir del frío húmedo que calaba hasta los huesos.

Bens parecía satisfecho de estar alimentándolos, de ser útil, incluso insustituible, en la misión, y cuando vio a Hamm tan reconfortado por el tentempié que le había ofrecido, tomó con ambas manos más paquetes de galletas del cargamento de los soldados y le llenó los bolsillos. Roig, un poco más alejado, prefirió no tomar nada.

Desde el fuerte, una figura corpulenta se acercaba despacio. Louis Delrieu se había despertado.

—Ya era hora, Delrieu —murmuró Roig—. ¿Y Cueille?

—No lo he visto esta mañana, capitán.

—Diablo de hombre. Georges —Roig se dirigió al periodista—, haga el favor de ir a buscarlo.

—¿Cómo va la reparación? —preguntó Delrieu.

—Ya casi lo tenemos…

A las seis de la mañana todo estuvo listo. Roig y Delrieu se enfundaron los cascos sin esperar a los demás. Iban a adelantarse. Lefroit, frente a su avión, estaba a punto de hacer girar la hélice. Pero sus reflejos se habían enlentecido por el cansancio de la jornada anterior, el madrugón de aquel día y las horas de trabajo a la escasa luz de la lámpara de dinamo. A pesar de los cientos de veces que había repetido la misma operación, con aviones de toda clase y en todas condiciones, Arsène, esta vez, no retiró la mano a tiempo. El grito del hombre se confundió con el rugido del motor, que, a pesar de todo, arrancó. La hélice había cortado el pulgar izquierdo de Lefroit por debajo de la falange. En la enfermería del fuerte, el médico detuvo la hemorragia y cosió la herida, pero poco más podía hacer.

—¡No me deje, capitán! —suplicó el mecánico—. No me deje aquí, se lo ruego, quiero llegar a Dakar.

—Es demasiado peligroso, Lefroit, ¿qué pasaría si tuviéramos que aterrizar en el desierto? Sabe que corre peligro de gangrena. No sufra, le dejo en buenas manos, le recogeremos a la vuelta.

—¡Capitán, quiero llegar hasta Dakar! —gritó Lefroit con todas sus fuerzas.

Pero Roig ya no podía oírlo porque él y Delrieu habían despegado.

A las 6:30 los otros dos aviones estuvieron listos. Georges Louis se acercó a la pista seguido de Cueille. Lo había encontrado saliendo de una habitación que no era la suya y, guiñándole un ojo, le había hecho gesto de callar y se había calzado las botas que llevaba en la mano para no hacer ruido. Subieron a su avión sin decir nada. Hamm y Bonnord también estaban listos. Lefroit, con la mano izquierda vendada, los miraba cabizbajo. Una vez más, repitió que quería ir con ellos, pero el coronel Bens, rodeándole los hombros con el brazo, se lo llevó de vuelta hacia el fuerte diciendo:

—Orden de Roig.

> A las 6:30, el avión de Delrieu y Roig ha despegado. Media hora después, lo hacemos nosotros. El clima es favorable, sopla viento trasero. Cueille y Hamm navegan con prudencia. A las 8:10 reconocemos cabo Bojador. A las 9:58 pasamos el cabo Elbow. Pesados bancos de niebla se están acercando, cubriendo poco a poco el mar y la tierra. Hacia las 10:30, según mis cálculos, la Roca Cabrón del Norte se adivina bajo la niebla; nos aproximamos a la etapa de Cisneros,

escribió el minucioso Georges Louis en su crónica del viaje.

Mientras él estaba pendiente de su reloj y su libreta, el hombre que pilotaba su avión, Robert Cueille, estaba atento a la pantalla de niebla. Pensó que era lo suficientemente alta como para permitir el vuelo rasante, muy cerca del suelo, y se dirigió hacia allí. Recorrió la península de Río de Oro durante unos instantes y después orientó el avión hacia el noroeste, a fin de retomar la costa al norte del objetivo y bordear los acantilados. Pronto se vieron envueltos en unos terribles remolinos de viento que les hicieron golpear el agua como un guijarro. Cuando se dieron cuenta, estaban en medio de una niebla opaca, volando de costado, sobre el ala, y a ras de las olas. Cueille dio un golpe de timón; debía abandonar cuanto antes ese peligroso itinerario y remontar por encima de la barrera de niebla.

Se concentró en sobrevolar la zona sin desviarse. Sabía que estaba por encima de Río de Oro, sólo debía esperar un claro para poder aterrizar. A través de la niebla, vio a su derecha una vaga silueta gris. Enseguida la identificó; el dibujo de la península donde se encuentra Villa Cisneros es muy reconocible. Cueille atravesó de nuevo el banco de niebla y descubrió, en efecto, la gran *sequia* a la entrada del lugar. El resto era juego de niños para un piloto como él. Voló a ras de suelo, que en todas partes era excelente para el aterrizaje, y pronto descubrió el puesto español al principio del brazo de tierra. Aterrizó. Eran las

once.

Nadie había llegado aún. Tampoco Delrieu, que había partido con Roig media hora antes que ellos. En cuanto a Hamm, lo habían perdido cuando se desató la borrasca contra los acantilados. La angustia oprimió el pecho de Cueille, Georges Louis y el mecánico Bonnord.

El coronel Sanz, comandante del fuerte de Villa Cisneros, salió a recibir a esa pequeña parte de la Misión Roig que había aterrizado en su territorio.

—Bienvenidos, señores. ¿Han tenido un buen vuelo?

—Nada tranquilo, para ser sinceros, la niebla ha hecho de las suyas. Los otros dos aviones ya deberían haber aterrizado, al menos uno de ellos. Tememos que hayan sufrido un accidente.

—Tengan paciencia, acaban ustedes de llegar.

—Y ya deberíamos estar despegando para buscarlos —se impacientó Cueille.

Repostaron; en cualquier caso, era necesario tener el depósito lleno, ya fuera para continuar el raid o para, si sus camaradas no llegaban, partir en su auxilio.

—Espero que no tarden —murmuró el piloto—, el avión de Delrieu sólo tiene combustible para volar hasta las 12:15 y el de Hamm, apenas media hora más. Y es casi mediodía…

Una hora antes de que Cueille y Georges Louis aterrizaran, Delrieu se había visto envuelto en la niebla y, por un segundo, había dudado de sí mismo. Después de pasar por cabo Bojador, la niebla había descendido y había obligado al avión a volar cada vez más bajo para poder ver algo. A la misma velocidad que la bruma se iba cerniendo sobre la tierra, el avión se acercaba al agua. Volaban tan bajo que casi acariciaban el mar. Cuando la niebla parecía asfixiarles, Delrieu decidió que esa maniobra era demasiado peligrosa y tiró con firmeza de la palanca de dirección, de modo que el aparato ascendió de súbito, cortando la gruesa capa de niebla. Una vez arriba, todo cambió. El día era extremadamente bello, el cielo claro y despejado los envolvía como en el mejor de los sueños. Delrieu cerró los ojos un instante. Se dejó mecer por el aire, se sintió acunado y pensó por un segundo que era su propio cuerpo el que flotaba, sin la pesada estructura del avión. Sólo él, en el aire, colgado casi de las nubes.

Al abrir los ojos, no sabía dónde se encontraba. La niebla lo había envuelto de nuevo y no supo si volaba en la buena dirección. No tenía conciencia de haber virado de rumbo durante su ensueño, pero tampoco podía decir cuánto tiempo había durado ni dónde se encontraba la tierra y dónde el mar. Volvió la cabeza hacia el asiento de atrás y le hizo señal a Roig de que iba a descender. El capitán negó

con la cabeza y tendió la mano hacia delante, sugiriendo al piloto que siguiera recto, en la misma dirección.

Pero todos en La Línea habían oído hablar alguna vez de la testarudez de Delrieu, así que cuando el piloto insistió en que quería aterrizar, el capitán Roig sabía que no había nada que hacer: aterrizarían, sin duda, a pesar del peligro que suponía detener el avión precisamente en esa zona desértica.

El Breguet se posó suavemente sobre la arena. La bruma seguía llenando el aire, y los dos hombres decidieron esperar a que aclarase un poco para comprobar el itinerario. Con el motor al ralentí, por si detrás de las dunas asomaban puntas de fusil y debían despegar de inmediato, bajaron del avión. No se veía ni se oía nada. Delrieu, desconfiando todavía de su propio instinto y de la seguridad de Roig, se alejó unos metros para ver si encontraba la línea de la costa que era siempre su guía en aquel raid. Caminó unos metros hacia el este, y entonces, a media distancia, vio el reflejo del agua sobre la arena.

—Lo ve, capitán, nos habíamos equivocado de medio a medio. ¡El mar está ahí! —gritó Delrieu a Roig, que se había quedado junto al avión.

—Haga el favor, Louis, camine unos metros más y luego vuélvase a mirarme de nuevo.

Delrieu obedeció, sin entender muy bien a qué se debía esa orden de Roig. Cuando miró de nuevo al capitán, éste parecía tener los pies sumergidos en un gran océano.

—Espejismos, Louis. No se deje engañar por los espejismos. Estamos en la dirección correcta. Confíe en mí.

La niebla se había aclarado. Hacia el oeste, en efecto, pudieron ver el mar.

A las doce del mediodía, los hombres que salpicaban de azul la tierra amarillenta de Villa Cisneros señalaron al cielo y empezaron a gritar. El avión de Delrieu estaba llegando y aterrizó sin problemas.

En cuanto al capitán Roig, al bajar del avión, la guarnición entera, con Sanz a la cabeza, lo miró como si no pudiera creer que estuviera allí. Un soldado de infantería con el labio inferior algo caído se acercó para tocarle y al comprobar que no era un fantasma, retiró la mano como llevado por el diablo.

—Como ven, estoy bien vivo, a pesar de los rumores que se extendieron desde su cuartel durante mi primer viaje —les dijo Roig —. Me gustaría poder hablar de Hamm con la misma seguridad…

Era necesario comer algo y reponer fuerzas, llenar el depósito del segundo avión y despegar en busca del alsaciano. El plan era remontar hasta cabo Barbas; si no encontraban nada hasta allí, darían media vuelta y seguirían de nuevo hacia el sur, pasado Villa Cisneros y

rumbo a Port-Étienne.

> Alzamos vuelo a las 15:42, remontando al norte y después virando al sur a las 16 h. Hacia las 16:20, después de sobrevolar la punta de Río de Oro, marchamos en zigzag para buscar a Hamm a lo largo de la costa y por el interior. La visibilidad es suficiente, pero no descubrimos nada. A las 16:35 perdemos de vista a Delrieu, que vuela a ras del litoral. A las 16:40 pasamos la bahía de Cintra. Creemos ver de lejos una columna de humo de combustible en tierra, pero es una ilusión. A las 17:06 reconocemos la punta de las Talaïtas, donde fondean siete barcas de pesca. Miramos atentamente el suelo, ya que si Hamm ha visto estas barcas sin duda habrá aterrizado cerca de ellas. Pero no vemos nada. A las 17:19 sobrevolamos una isla que no figura en nuestros mapas. En el suelo, pequeñas dunas de arena se suceden en forma de cruasán, formadas por el empuje constante de los vientos alisios. A las 17:48 Cueille señala en el suelo dos puntos brillantes. ¿Se trata del avión de Hamm partido en dos? Nos aproximamos en descenso rápido. Los dos puntos brillantes son dos aviones. Delrieu ha acudido en auxilio de Hamm.

Por un reflejo de la luz de la tarde sobre la hélice, Delrieu había avistado el Breguet de Hamm sobre la arena. Con el corazón en vilo, sobrevoló el aparato y de pronto una diminuta figura, la inconfundible silueta de Hamm, se encaramó a un ala y agitó el fular que llevaba enrollado al cuello. La forma que tomó la tela sirvió a Delrieu para saber en qué dirección aterrizar.

Cuando llegaron junto al avión accidentado, Hamm se había sentado bajo la sombra del ala derecha, con una lata de jamón. Junto a él, un revólver y dos cartuchos vacíos.

—Por Dios, Hamm, ¿está usted bien? —le preguntó Roig, que se había acercado corriendo.

—Perfectamente, capitán, me quedé sin combustible, eso es todo, supongo que con la niebla pasé de largo Villa Cisneros, y entonces seguí, hasta que el motor se paró en seco y aterricé planeando sobre esta duna —explicó Hamm, mientras daba buena cuenta del jamón.

—Ya… ¿Y el revólver? ¿Le han atacado?

—Debe de haber sido por el olor del jamón, al poco de abrir la lata asomaron por todas partes decenas de chacales.

—¿Chacales? ¿Decenas?

—Quizá no tantos, algunos, desde tan lejos no podía distinguirlos del todo.

—Y quizá ni siquiera eran chacales…

—En el desierto las sombras son algo engañosas, como usted sabe bien, mi capitán —dijo tras liquidar el último bocado de jamón.

Roig y Delrieu sonrieron, sobre todo por el alivio que sentían tras haber encontrado vivo al alsaciano. Intentaron arrancar el avión, pero realmente en el depósito no quedaba una sola gota de combustible. Debían tratar de pasar parte del carburante del avión de Delrieu al depósito de Hamm, pero no tenían ningún tipo de bomba ni embudo.

—¿Y esto? —preguntó Hamm sacando del interior de su cabina una lata de galletas vacía.

Decidieron intentarlo y, de hecho, el repostaje habría sido posible si hubieran tenido por delante más horas de las que les quedaban para llegar a tiempo a Port-Étienne. Al cabo de un rato desistieron. Hamm subiría con ellos en el avión de Delrieu y, al día siguiente, regresarían en busca de su avión. Tras enterrar bien las ruedas en la arena para que el viento no hiciera volcar al Breguet durante la noche, despegaron.

Cueille y el periodista Louis habían llegado ya a territorio francés:

> A las 18:52 Cueille y yo llegamos a Port-Étienne, entre una bruma ligera. Aterrizamos a las 19:10. Desperfectos: falta media falange de tela del ala derecha y el casco colonial de Cueille, que se le ha desprendido en pleno vuelo, está encallado en el timón.

Una hora después, los otros tres hombres aterrizaron. Las autoridades de Port-Étienne recibieron a la Misión Roig, a la que ofrecieron buena cena y buena cama. Ya habían dejado atrás un mecánico y un avión, pero, con suerte, al día siguiente llegarían a Dakar.

Mientras el capitán se acerca al final de su raid, yo emprenderé mi siguiente etapa. Mi Dakar será El Aaiún. Antes de marcharme, tengo que resolver algo aparentemente más pequeño, más insignificante y más frágil que un raid aéreo. Pregunto a la familia del hotel si conocen a un niño con mirada perdida que vive en una de las casas cercanas al fuerte.

—Ese pobre niño… —me dice la mujer—. Su padre murió hace poco, se ha quedado solo con su madre y su hermana pequeña, y ahora él tiene que ocuparse de ellas.

No soy tan valiente como para volver a ver a Malik y mirarle a los ojos, así que le pregunto a la mujer si me haría el favor de darle un libro de mi parte cuando yo me haya marchado. Antes de desprenderme de él, leo por última vez unas líneas que hablan sobre los hombres que desaparecen:

El Principito atravesó el desierto y no encontró más que una flor. Una flor de tres pétalos, una flor de nada…

—Buenos días —saludó el Principito.

—Buenos días —dijo la flor.

—¿Dónde están los hombres? —preguntó con cortesía el Principito.

La flor había visto un día pasar una caravana.

—¿Los hombres? Debe de haber seis o siete. Los vi hace años. Pero nunca se sabe dónde encontrarlos. El viento los pasea. No tienen raíces, y eso les fastidia mucho.

—Adiós —dijo el Principito.

—Adiós —dijo la flor.

Adiós, Principito. Adiós, Saint-Exupéry. Adiós, Cabo Juby. Hola, Sáhara.

3

TERCERA ETAPA

El autobús se ha puesto en marcha y ha dejado atrás la calle principal de Tarfaya, la Casa de Mar y el antiguo fuerte español. Tomamos la carretera hacia el sur con cierta alegría. En el interior del autobús, una mujer envuelta en una tela de fondo oscuro y estampados estridentes alecciona a su hijo sobre la mejor manera de sentarse, de limpiarse las manos y de comer los dulces cuernos de gacela que le ha traído para que se entretenga durante el viaje. Algunos hombres viajan solos, sentados en silencio. En el asiento que queda libre a su lado, descansa su equipaje: una bolsa de plástico marrón, con las asas anudadas. En ella cabe apenas algo más que un paquete de tabaco, un pañuelo, tal vez un peine y algunos papeles metidos en un sobre de mala manera. Los que viajan acompañados mantienen conversaciones en voz muy alta. En algunos huecos, inesperados como un claro que se abre de repente en el cielo, dormitan ancianos vestidos con la chilaba azul. Soy la única europea aquí, y mientras avanzo por el pasillo del autobús para elegir asiento, todos desvían la mirada y algunos incluso parecen molestos, aunque todavía no entiendo por qué. Tenemos casi cien kilómetros de carretera por delante. Quizá tenga tiempo para descubrirlo, pienso.

Al otro lado de mi ventanilla, veo más de cerca la llanura que sólo había visto desde el aire, lisa como una acuarela. Ahora, más cerca del suelo, aprecio todos sus detalles: los leves cambios de color de la tierra, hecha de ocres, amarillos pálidos, bermellones y marrones sangre. Veo los cauces secos que arrancan de tierra adentro y llegan hasta la costa, las *sequias*, o lo que alguna vez lo fueron. En los márgenes de esta carretera tan larga y estrecha que parece no tener fin, veo también las balizas pintadas de rojo y blanco que van contando los kilómetros que nos faltan para llegar, y alguna señal que anuncia peligro por paso de camellos. El sol de la mañana ha recalentado el aire del interior del autobús, pero no resulta nada asfixiante, es agradable estar aquí, compartiendo con toda esta gente aliento, temperatura, respiración.

Mi trayecto en autobús parece perfecto para seguir leyendo las memorias de Roig, a pesar de que el raid y yo hemos tomado rutas distintas y nuestras jornadas tienen ahora otra medida de tiempo. Los pilotos miden sus avances en horas; yo, como los hombres del desierto, en días a pie.

Empiezo, como siempre, por la crónica de Georges Louis:

«El raid de los tres aviones y los tres días»
Viernes 5 de mayo de 1923
Port-Étienne a Saint Louis: 590 kilómetros
en 4 horas 38 minutos
Saint Louis a Dakar: 210 kilómetros en 1 hora 22 minutos

> A las 6:52, los dos Breguet que ayer conseguimos llegar a Port-Étienne despegamos para encarar la tercera jornada del raid. Pero esta vez, lo haremos en direcciones opuestas. Mientras uno de los aviones intenta alcanzar Dakar, el otro tratará de recuperar el avión de Hamm, que ayer se quedó atrás por falta de combustible. El primer avión será pilotado por Robert Cueille. Como pasajeros, el capitán Roig y yo. El segundo avión, que hoy quedará liberado de la tiranía de llegar a Dakar a cualquier precio, será pilotado por Louis Delrieu y transportará al piloto Hamm y al mecánico Bonnord. Cuando nos separamos en el cielo, sentimos una extraña inquietud…

Pero no puedo seguir leyendo.

—Pasaporte, por favor.

El autobús se ha detenido frente a un puesto de policía que está en medio de esta carretera desolada. Se trata de una simple garita, rodeada de hombres armados. Antes de llegar a ellos, hay una gran señal de stop en el suelo y, unos metros más adelante, una amenazadora ristra de púas de acero. El conductor abre las puertas y el policía, antes de pedir la documentación de todos los pasajeros, le pregunta algo. Inmediatamente, el policía mira hacia mi asiento, se acerca a mí y me pide el pasaporte.

—¿De dónde viene?

—De Cabo Juby.

El policía enarca una ceja.

—Quiero decir de Tarfaya —rectifico.

—¿Y adónde va?

—A El Aaiún.

—¿Motivo?

—Turismo.

—¿Turismo en El Aaiún?

Lo dice como si fueran términos incompatibles. Entonces, como si una pregunta tuviera algo que ver con la otra, me pregunta:

—¿Profesión?

—Periodista.

Al pronunciar esta palabra oigo un murmullo que se forma tras de mí, y me doy cuenta de que ésa es una respuesta equivocada.

—¿Para qué diario trabaja?

—Ahora mismo para ninguno, en realidad. No ejerzo. Ya no.

Pero el policía parece irritado.

—¿Cómo llegó a Tarfaya?

—En una avioneta que formaba parte de un raid.

De nuevo, el murmullo a mis espaldas, más ruidoso que el anterior.

—Haga el favor de acompañarme.

El murmullo se convierte en un resoplido general de impaciencia.

La garita de la policía es un cubículo de dos metros cuadrados, de paredes desconchadas y sucias, en el que no hay más que una mesa y dos sillas. El policía se sienta en una y me indica que me siente en la de enfrente. Noto una fuerte tensión en la columna vertebral. Sé que no hay motivos para preocuparse, pero aun así no resulta nada agradable ser llevada sin saber por qué a una habitación sin ventanas, frente a frente con un hombre armado que pide explicaciones. Me veo obligada a contar con todo detalle lo que me ha traído hasta aquí, quién soy, adónde voy y por qué. El policía anota cada respuesta a mano, con un bolígrafo azul, sobre un folio en blanco. No tiene ni máquina de escribir. Copia dígito a dígito el número de mi pasaporte, nombre y apellidos, dirección, profesión… Cuando parece que hemos terminado, hace una llamada por radiotransmisor. Deletrea mi nombre a quien sea que esté al otro lado. Luego esperamos su respuesta, sin decir nada, hasta que el crujido de la señal de la radio rompe el silencio y vuelvo a escuchar la voz aguda y entrecortada de alguien que está pronunciando mi nombre como si me conociera. No tienen más remedio que dejarme continuar.

Cuando vuelvo al autobús recibo unas cuantas miradas hostiles de mis compañeros de viaje. Hemos perdido veinte minutos por mi culpa; sólo espero que el conductor arranque de una vez. Lentamente, el viejo autobús retoma su ruta por la carretera de El Aaiún, la carretera que se adentra en el Sáhara, pero ahora el vehículo ha perdido su alegría, nada me parece cálido ni reconfortante, sino frío como el metal.

Nada de esto me habría sucedido si hubiera seguido mi ruta por el cielo, pienso, pero eso no es posible ya. Por la ventanilla, el paisaje desértico se extiende como un mar en calma y me tranquiliza. Poco a

poco, recobro mi ritmo de respiración habitual. Mi pulso se normaliza. Aun así, me siento tan desarraigada como las flores del desierto, que crecen sin raíces. Retomo con urgencia las memorias del capitán.

El 5 de mayo de 1923, cuando a las 6:52 los dos Breguet que aún estaban en condiciones despegaron de Port-Étienne, el capitán Roig, a bordo del avión que puso rumbo al sur, sintió cómo se le encogía el corazón al ver a tres de sus hombres partir en dirección opuesta a la suya. Pero el objetivo de su misión estaba por encima de todo: debía llegar a Dakar lo antes posible. Quizá fue ésa la razón por la que escogió como piloto al temerario Cueille en vez de a Delrieu, siempre más prudente. Debo reconocer que la decisión del capitán me decepciona un poco, a fin de cuentas él conocía bien la ilusión de Delrieu. Pero, con el hijo del globista o sin él, el raid debía seguir. El piloto Robert Cueille, el periodista Georges Louis y el capitán Roig fueron los elegidos para emprender la última etapa. Louis anotó:

> A las 8:20, el paisaje se cubre de matorrales espinosos, arbustos muy duros que pronto pueblan todo el suelo e impiden el aterrizaje, fácil hasta ahora. Roig me hace notar que hay numerosas *sebkas*, pequeños estanques desecados, barridos por los vientos dominantes, que tienen su máxima longitud en el sentido del aterrizaje. En periodo seco parecen ofrecer múltiples terrenos propicios, pero es algo que debe comprobarse en tierra, pues ciertas *sebkas* tienen un fondo blando, con peligro de embarrancamiento.

Cueille volaba bajo para aprovechar los vientos traseros que soplaban a esa altura. Aunque era temprano, el sol dejaba sentir toda su fuerza sobre el paisaje. Dentro del Breguet, el calor era insoportable. Al capitán Roig le resbalaban gotas de sudor por la frente. En el asiento delantero, Cueille parpadeaba, esforzándose para que el calor no le adormeciera. Cada vez con mayor frecuencia, sacudía la cabeza hacia los lados, como si quisiera despertarse. Tras el incidente del día anterior, en que su sombrero colonial salió volando y casi provoca un accidente, Cueille prefirió volar con la cabeza protegida por un simple casquete de cuero rojo. Los rayos de sol caían en picado sobre él. Se asfixiaba. El metal de la carlinga quemaba. En el puesto del piloto, cerca del motor, todo ardía. Las insolaciones eran bastante frecuentes por esas latitudes; el sol podía volver locos a los hombres, hacerles perder el control. El avión descendió de golpe y volvió a subir sin razón alguna. Cueille seguía moviendo la cabeza a ambos lados con brusquedad.

—¡Suba, Cueille, suba! ¡Rápido! —gritó Roig.

El piloto, sin pensarlo, obedeció.

A ochocientos metros de altura el Breguet consiguió estabilizarse.

El aire era mucho más fresco. Todo parecía estar bien. El capitán tendió a Cueille un pañuelo empapado en agua para que se lo colocara sobre la cabeza, bajo el casco de vuelo.

A partir de entonces, siguieron su viaje en silencio. Roig parecía en paz, pero había un pequeño destello nostálgico en sus ojos. Estaban sobrevolando el desierto. El capitán señaló a Georges Louis una forma en tierra. Una pista enmarcada por ángulos blancos, con su nombre escrito en un cartel: M'Terert, la aeroplaza que había establecido en su expedición con El Baggui. No tenían necesidad de descender, así que Roig se contentó con lanzar un mensaje desde el aire avisando de su paso y su próximo destino: Saint Louis.

A las 11:05, distinguieron a lo lejos el cauce del río Senegal. Con un ligero temblor en los labios, el capitán le contó al periodista Louis que en el primer recodo del río, en un rincón fresco que olía a té y especias, se encontraba el campamento de los hombres azules de Biach, donde una vez conoció a una joven bella como Antinea. Poco después, Saint Louis apareció en el horizonte. Luego, el Senegal. Pronto aterrizaron en el aeródromo de la ciudad.

Como si fuera un avión que pierde altura, nuestro autobús aminora la marcha. De nuevo, debo detener mi lectura. Nos encontramos frente a otro control policial, igual que el anterior. Ha pasado poco más de un cuarto de hora. El proceso se repite: el conductor abre las puertas, todos los pasajeros sacan sus documentos, el policía me mira. Pasaporte, profesión, acompáñeme, por favor. Murmullo en el autobús.

Quince minutos más tarde, vuelvo a subir. Mis compañeros de viaje me miran con abierta antipatía, y ahora ya comprendo por qué; a este paso vamos a tardar el doble de lo previsto. No es habitual que los europeos viajen en estos autobuses, es más normal que alquilen flamantes 4 × 4 y hagan el trayecto por su cuenta. Deben de preguntarse qué se me ha perdido aquí, quién estaría interesado en hacer turismo en El Aaiún. Tienen toda la razón, pero ya no hay vuelta atrás.

Cada veinte o treinta kilómetros se reproduce la misma situación. Ahora, cada vez que se acerca un policía, en vez de sentir miedo lo que siento es furia. Esto no se parece en nada a lo que Saint-Exupéry nos ha contado sobre el Sáhara, no tiene nada que ver con la épica aérea, ni con el exotismo de oasis y palmeras; esto es un verdadero estado policial. Parece que llegar a El Aaiún va a ser para mí tan difícil como lo fue para el capitán llegar a Dakar. Por eso mismo, me empeño en seguir mi lectura del diario, cueste lo que cueste, aunque me interrumpan cien veces, aunque pongan mil controles en esta carretera que bordea el desierto. No pueden detener las palabras, igual

que no pudieron detener al avión de Roig.

Cuando su Breguet aterrizó en Saint Louis, el coronel Gaden estaba esperando a Roig a pie de pista para brindarle de nuevo todo su apoyo. Lo rodeaban otras autoridades de la Mauritania, arropadas por la colonia francesa, que les dieron la bienvenida. Les condujeron al Palacio del Gobierno, donde les ofrecieron una recepción. El comandante Tulasne, jefe de la aviación militar francesa del África Occidental, les abría paso. El gran salón del palacio estaba deliciosamente fresco; allí, Cueille, Roig y Georges Louis se abandonaron a las preguntas de sus anfitriones. No había prisa; estaban a poco más de una hora de distancia de Dakar. La batalla parecía ganada.

En cuanto pudo escaparse un minuto del grupo que le rodeaba, Roig habló a Gaden en un aparte:

—¿Qué sabemos de nuestro amigo El Baggui? —le preguntó.

—He estado recibiendo noticias de su expedición durante las últimas semanas. Nada de telegramas, claro, el correo del desierto; algunos emisarios han ido pasando la noticia de que el cadí se encuentra bien y que los planes prosperan. Si no han tenido ningún percance, espero que su caravana pueda estar de vuelta en dos o tres días con las respuestas de los jefes de las tribus.

—Si no conseguimos cerrar estos acuerdos, adivino un futuro sangriento para todos.

—Olvídese ahora de eso. Coma un poco, aún le quedan unos cuantos kilómetros hasta Dakar.

Después del almuerzo, los hombres del raid todavía tuvieron tiempo para dar una vuelta por la gran plaza situada justo sobre el pintoresco recodo de río donde las piraguas estaban amarradas en barandas guarnecidas con grandes flores. Al final del paseo, les esperaban los coches que debían llevarlos de vuelta al aeródromo, cruzando los jardines que rodeaban Saint Louis.

Una vez allí, Cueille llenó su depósito de combustible hasta arriba. En vista de que aquel Breguet era el único de los tres que quedaba, el comandante Tulasne se ofreció a acompañarles en el vuelo hasta Dakar. El capitán Roig se lo agradeció y con una sonrisa de satisfacción en el rostro se dispuso a subir a la carlinga del biplano. Antes, preguntó a Cueille, como si fuera cosa hecha:

—¿Todo a punto para el tramo final, Robert?

—Todo listo, capitán.

Sólo quedaban doscientos diez kilómetros hasta Dakar.

Roig ocupó su puesto y el piloto dio la orden de que hicieran girar con fuerza la hélice del avión. El motor ya había empezado a rugir

cuando Cueille levantó el brazo y lo movió de un lado a otro.

—¡No despegamos! —gritó.

—¿Qué demonios pasa? ¡Arranque de una vez!

—Imposible, capitán, lo siento.

Cueille bajó de su puesto y examinó el motor.

—Lo que me temía…

—¿Qué pasa, Cueille? —le preguntó Roig desde arriba.

—El magneto —explicó el piloto— está descargado.

Como si le apuntaran con un revólver, Roig saltó de su asiento, bajó del Breguet y salió corriendo hacia la caseta del campo de aviación, donde debían de tener piezas de recambio. El capitán buscó los repuestos. En efecto, allí estaban, pero los magnetos de repuesto eran para el lado derecho de la máquina y la pieza que precisaba su motor era la del lado izquierdo.

—No me lo puedo creer —maldijo Roig.

Volvió a la pista de despegue para explicar la situación a los demás. Podían pedir una pieza de recambio a Port-Étienne, pero eso llevaría horas. El sol se estaba poniendo; intentar un aterrizaje nocturno en Dakar era una locura. Cada minuto que pasaba era precioso, y Roig no podía soportar la idea de retrasar la misión todavía un día más. Había que llegar esa misma tarde a Dakar.

Una mano envuelta en un fino guante de piel se posó en su hombro.

—Capitán…

Roig se dio media vuelta y encontró, a un palmo de su rostro, un magneto para la parte izquierda del motor que le estaba ofreciendo el comandante Tulasne. Lo había sacado del motor de su propio avión.

—Despegue usted, capitán. Es usted quien debe llegar a Dakar.

Roig apenas tuvo tiempo para darle las gracias y correr hacia el avión de Cueille. La pieza encajaba. El motor arrancó. Cueille levantó el pulgar y despegaron.

Eran tres hombres. Tres hombres habían quedado de los siete que comenzaron el raid hacía tres días. Un solo avión. Y doscientos kilómetros hasta Dakar.

Pero todavía no podré saber cómo lograron terminar la etapa. Es la quinta vez que un policía me hace bajar del autobús, y mis vecinos ya no parecen molestos conmigo, sino con los agentes. Algunos se han atrevido a increparles. Por sus gestos comprendo que se quejan del exceso de controles, de las preguntas repetitivas, del tiempo que nos están haciendo perder. Oigo palabras sueltas, voces agudas de algunas mujeres. Una de ellas, la que está sentada detrás de mí y ofrece a su hijo dulces cuernos de gacela, dice en francés, alto y claro, para que

pueda entenderla:

—Es una vergüenza, en nuestro propio país…

Un hombre con chilaba azul abre la ventanilla y escupe.

Acabamos de cruzar la latitud 27º 40'. Ésta es la línea reclamada oficialmente por los saharauis como la entrada a la República del Sáhara Occidental. Ningún signo, salvo la frase de la mujer, lo indica. Al contrario, en la avenida que nos acerca a El Aaiún han colgado de cada farola una bandera marroquí, y en la última glorieta antes de cruzar las murallas de la ciudad se exhibe una fotografía enorme, desmesurada, del rey Mohammed VI. La foto del rey preside todos los pueblos, bares y restaurantes de Marruecos. Lo he visto ya fotografiado con traje de ejecutivo, a la europea, como jefe religioso, como padre de familia… Aquí, para la frontera del Sáhara, han elegido una imagen del rey enfundado en un estricto uniforme militar.

En el último control antes de El Aaiún no hay policía, sino soldados del Ejército y un hombre vestido de civil, con gafas de espejo, que me hace bajar otra vez del autobús y me aparta unos metros de los demás. No me pide el pasaporte. No toma notas. No intenta relajar la situación con bromas funestas. Sólo me da unas indicaciones tan claras y concisas que parecen órdenes.

—¿Tiene hotel?

—No.

—Cuando el autobús les deje, siga recto por la calle principal. A unos cuatrocientos metros encontrará una gran curva que se bifurca a derecha e izquierda. Siga hacia la izquierda, hacia abajo. Doscientos metros más adelante, en la acera de la derecha, encontrará algunos hoteles. No hay pérdida, está muy claro, no hace falta que se pare a preguntar a nadie. Vaya directa, no tardará en anochecer. ¿Tiene pensado salir de la ciudad estos días?

No tengo ni idea, ni siquiera lo había pensado, pero tengo claro que la respuesta que él espera oír es: «No». Estoy deseando que me deje volver a subir al autobús. Cuando llego a mi asiento, estoy temblando, me recojo sobre mí misma, me abrazo las rodillas y me quedo tan quieta como si me hubiera metido en un caparazón. El autobús se pone en marcha por última vez y muy pronto cruzamos la *sequia* Alhambra, el río rojo, y entramos en lo que se diría una verdadera fortaleza. No parece que pueda haber muralla más insalvable que ésta: la muralla roja que rodea El Aaiún, con su cárcel negra al fondo.

Cuando me reincorporo, alguien ha dejado un cuerno de gacela sobre el asiento de al lado. Me doy la vuelta y la mujer asiente en silencio.

—Mañana hay manifestación —me dice en susurros—. Es por

eso…

Mi vecina de autobús aprieta los labios, no sé si tratando de contener la rabia o la tristeza. O las dos cosas, si es que no son lo mismo. Con sus dos manos toma la cabeza de su hijo, de pelo negro y rizado, muy corto, muy pegado a la piel. Ella le besa la frente y atrae al niño hacia su pecho, y así se quedan los dos, mirando por la ventanilla hacia un camino que se pierde en el horizonte. Nuestro viaje en autobús ha llegado a su fin.

Al bajar me encuentro en una plaza enorme y vacía, de cemento y azulejo barato. Siento un escalofrío, no sólo porque el sol ya está bajo y el aire es un poco más frío, sino porque tomo conciencia de dónde estoy y por qué. Y de que estoy sola. No le he dicho a nadie adónde iba, ni siquiera a la organización del raid deportivo o a monsieur Bacquié. Ni siquiera a mi comandante Regouine. Miro a todos los lados, camino deprisa, estoy pendiente de cualquier sonido o de cualquier sombra a mi espalda. Sin darme cuenta, estoy siguiendo al pie de la letra las instrucciones que me ha dado el hombre de las gafas de espejo. Camino cuatrocientos metros, encuentro la curva, giro a la izquierda. Pero ninguno de los hoteles que me cruzo me parece en absoluto tranquilizador, más bien al contrario. Ahora entiendo por qué la policía me miraba con mala cara al decir que iba a hacer turismo a El Aaiún. Aquí nada invita a pasear ni a quedarse. Los edificios de hormigón podrían ser los de cualquier extrarradio de ciudad, construidos masivamente en los sesenta. Todo el comercio está cerrado. No veo niños ni mujeres por la calle, sólo parejas de soldados armados. Nada parece propicio para esta ciudad, salvo una marcha militar. Así que cuando veo un cartel que anuncia el Parador Nacional de Turismo, decido refugiarme allí, sin preguntarme cómo es posible que en esta ciudad exista todavía un parador nacional de España. A su entrada hay aparcados tres 4 × 4 blancos. Son de Naciones Unidas, llevan pintado en el chasis el símbolo de Acnur, la agencia de ayuda a los refugiados. Sin duda, la manifestación de mañana va a ser importante, pero quizá no es el mejor lugar para que se hospeden; el hall está cubierto de fotografías descoloridas por el tiempo en las que un tumulto de hombres con banderas marroquíes ponen por primera vez el pie en el Sáhara.

—El parador fue construido en 1962, en tiempos de Franco —me dice el recepcionista al rellenar mi ficha de entrada y ver mi pasaporte —, y todo sigue igual desde entonces. En esos tiempos se construía bien.

Lo peor de todo es que lo ha dicho para agradarme, como si aquí todo el mundo diera por sentado que los tiempos de la dictadura fueron los buenos tiempos, o que la Marcha Verde fue legal.

Tumbada en la cama de mi habitación, intento entrar en calor.

Hago una llamada, pero esta vez mi comandante, en contra de todo lo esperado, no acude a mi rescate. Tras unos angustiosos segundos en blanco, le dejo un mensaje en el contestador: «¿Nos veremos a la vuelta, cuando acabe todo esto?». La verdad es que ya no le encuentro la gracia a la soledad. Sigo sin quitarme el frío de los huesos, así que decido darme una ducha bien caliente, hasta que sale humo de mi piel. Luego, pido un whisky al servicio de habitaciones. Siento enseguida la llama caliente en la garganta. Enciendo una lamparilla. Busco ya mi último refugio, mi último consuelo en esta noche heladora: las memorias del capitán. Necesito leer acerca de su llegada a Dakar, como si el éxito de su raid fuera mi seguro de vida.

Igual que yo estoy haciendo ahora, mientras iniciaban su último vuelo sobre el Senegal, el capitán Roig, el periodista Georges Louis y el piloto Robert Cueille contenían la respiración y las palabras. En el silencio más grande que fueron capaces de crear en aquel aparato de tela, madera y metal, por encima del motor recalentado por las horas de vuelo, lo oyeron: a pesar del magneto de recambio que les había prestado el comandante Tulasne, un sonido sordo pujaba por salir, una y otra vez, del vientre del avión. Algo no marchaba bien, y amenazaba con hacerles aterrizar antes de llegar al final. Según relata Georges Louis, Roig tenía la cara lívida y los labios contraídos. A cada sonido extraño del motor, le seguían una maldición de Cueille y un gesto de desesperación del capitán. Durante sesenta minutos, el periodista no hizo más que contar las veces que se reproducía aquella combinación espantosa de sonidos y gestos. Por la mente del capitán debían de pasar los kilómetros sobrevolados y los días transcurridos en diferentes puntos del camino de Casablanca a Dakar. Los telegramas intercambiados; los cambios de planes; todos los medios empleados para poder conseguir ese único objetivo que ahora estaba cerca, pero que podía convertirse en imposible en cualquier momento de aquel vuelo. La *Frasquita*; Cervera; su travesía por el desierto; su amigo El Baggui; el coronel Bens. Todo pendía de un hilo y, al parecer, no había otra posibilidad que completar ellos mismos la misión, en aquel Breguet enfermo. En todo el día no habían tenido noticia alguna de Delrieu y Hamm.

El avión de Cueille ganaba kilómetros con agonía. No sabían hasta cuándo iba a aguantar. Los sonidos extraños del motor eran cada vez más frecuentes. Los hombres contaban su cadencia, como la distancia entre los latidos de un corazón antes de detenerse para siempre.

—Cada veinte segundos lanza un rugido, capitán —anunciaba Georges Louis.

Roig cruzaba los dedos. El Breguet, agotado por los casi tres mil kilómetros recorridos en tres días, soltaba sus últimos suspiros. Un

sonido de ahogo, de implosión, sonó más fuerte que los demás y entonces, en el horizonte, se dibujó la silueta de los gigantescos baobabs que señalaban, de forma inconfundible, la llegada a Dakar.

Georges Louis consultó por última vez su reloj. Eran exactamente las 18:25 del 5 de mayo de 1923 cuando el Breguet aterrizó entre las ramas de los árboles tropicales, sobre una tierra oscura y espesa. Un gentío fue a recibirlos. Cuando el capitán Roig bajó del avión, las piernas le temblaban, pero al pisar tierra se enderezó y trató de recomponer una sonrisa. Se dirigió hacia el vientre del biplano, del que extrajo un simbólico saco de correo, y se lo entregó al director de Correos del África Occidental Francesa. Era el primer correo Casablanca-Dakar. Habían tardado tres días en recorrer los dos mil ochocientos kilómetros que separaban la ciudad del punto más occidental de África, el trampolín perfecto para dar el salto a América. Latécoère, en su despacho de caoba, no sabría nunca lo que les había costado llegar hasta allí.

Después de saludar a las autoridades, el capitán se dirigió a la oficina de telégrafos y mandó un mensaje a París: «Misión cumplida. Roig». El mismo telegrama que yo había tenido entre las manos en el archivo de madame Latécoère en Ginebra.

Pero no todos los hombres del raid habían llegado a ese momento, ni para todos ellos aquel viaje significaba lo mismo. Por eso, cuando al tercer día Roig decidió seguir hasta Dakar en el avión de Cueille y mandar a Delrieu a recuperar el Breguet de Hamm en el desierto, Delrieu se sintió en parte aliviado. No necesitaba jugarse la vida para llegar el primero, tan sólo necesitaba llegar.

Cuando los dos aviones se separaron en Port-Étienne, Delrieu, Hamm y Bonnord estaban tranquilos. Louis pilotaba mirando el paisaje, y Hamm, en el asiento de atrás, silbaba la melodía de una vieja canción alsaciana. Bonnord sostenía entre las manos una llave inglesa y jugueteaba con ella. Así llegaron al cabo Barbas y, desde lejos, divisaron el avión de Hamm, que se había quedado sin combustible el día anterior, cuando, según él, se había visto rodeado por decenas de chacales. Aterrizaron sin problemas. El avión estaba intacto y llenaron su depósito con algo de combustible, el necesario para que pudiera volar hasta Port-Étienne y hacer el lleno. Ninguno de sus movimientos era rápido; el tiempo acababa de cobrar para ellos un sentido distinto. Delrieu caminaba por las dunas que rodeaban al avión, sin intención de ir a ningún lugar en especial. Hamm y Bonnord repostaban sin prisa. La brisa, de vez en cuando, hacía aletear los pañuelos que llevaban anudados al cuello y el hijo del globista, sin sacar las manos de los bolsillos, entornó los ojos para sentirla mejor.

Cuando el combustible fue suficiente, regresaron a Port-Étienne. Allí, los soldados franceses estaban enfrascados de nuevo en sus

labores y saludaron a los tres hombres como a viejos conocidos. Fueron a buscar el combustible restante sin prisas, como si ese acto clave para la misión se hubiera convertido ya en algo rutinario. Había que llenar al máximo los depósitos de los dos Breguet. Mientras, invitaron a sus amigos a almorzar. En la mesa, intercambiaron historias sobre la aviación y sobre la guerra. Delrieu, una vez más, como tantas veces había tenido que hacer en su vida, contó cómo había derribado a aquel zepelín alemán. Después salieron de las dependencias de Port-Étienne con el estómago lleno, se despidieron de cada uno de los soldados con los que habían estado charlando, y despegaron rumbo a Saint Louis.

La luz era buena. La mirada de Delrieu se paseaba por la costa africana. Volaba a bastante altura; no valía la pena arriesgarse a volar bajo como otras veces. Hamm, detrás, ya en su propio avión, le seguía a una distancia conveniente. Poco a poco, el paisaje dejó atrás los tonos dorados y se fue tiñendo de verde y azul. Estaban dejando atrás Mauritania y entrando en territorio senegalés, pero Delrieu, que no había sobrevolado nunca aquella zona, no podía estar seguro de a qué distancia se encontraba su destino. Miró su reloj: eran las 18:00. En una hora el cielo estaría oscuro. El piloto se paseó por encima de los campos y vio un claro que le tentó. Entonces hizo un gesto a Hamm. Iban a aterrizar; no llegarían a tiempo para compartir el éxito con Roig y Cueille en Dakar aquel día, pero eso no parecía tener para él ninguna importancia.

El 6 de mayo de 1923 despertó con una luz dorada y perezosa. Los hombres debían de ir entrando despacio en la cadencia de aquella mañana. Era sábado. A las 9:00, los aviones de Hamm y Delrieu estaban en el cielo. A las 10:05, divisaron Dakar. A las 10:35, los dos Breguet rezagados aterrizaron con una sensación plácida, muy distinta a la de Roig, Cueille y Georges Louis, que habían llegado el día anterior triunfantes, excitados y exhaustos. Nadie les esperaba. Roig y los otros dos hombres se encontraban en unos almacenes del centro de la ciudad que habían abierto expresamente para atenderles; tenían que adecentarse para la recepción oficial del mediodía. Delrieu, Hamm y Bonnord fueron a su encuentro; tampoco ellos estaban vestidos para la ocasión.

A las 12:00, los seis componentes de la Misión Roig que, aun a destiempo, habían llegado a Dakar, avanzaban vestidos en inmaculados trajes coloniales por el centro de la ciudad. En el Ayuntamiento, las autoridades y cerca de cien invitados los esperaban para ofrecerles una recepción en su honor. Cuando entraron, el gobernador propuso un brindis.

—¡Por los aviadores! —repitieron todos.

Allí estaban los hombres principales de Dakar, adornados con

bandas y medallas militares, y junto a ellos sus mujeres, con peinados de revista y vestidos que olían a alcanfor. Cueille se vio muy pronto rodeado por un corro de siete chicas que no se perdían ni uno solo de sus gestos. A su lado, Hamm apostillaba sus intervenciones con frases que hacían reír a las damas durante un par de segundos, tras los cuales volvían de nuevo sus miradas a los ojos azules de Cueille. Bonnord se había pegado a un camarero que le llenaba la copa una y otra vez. Roig departía con las autoridades sobre el futuro de La Línea, sobre cuándo iban a empezar los vuelos regulares desde Casablanca y, por qué no, el enlace aéreo con América del Sur.

La mirada de Delrieu pasaba por encima de todos aquellos invitados buscando un lejano parecido con alguno. Cuando dio con él lo vio tan claro como si se hubiera visto a sí mismo al cabo de unos años; en lo más apartado de la sala, un hombre solitario observaba el cielo a través de un ventanal como si eso fuera lo único que importara. Tenía su misma corpulencia, su misma frente, sus mismos ojos de niño. Louis preguntó a uno de los oficiales franceses quién era ese hombre.

—Un viejo capitán del Ejército que vino trayendo con él a un grupo de feriantes —le contestó con una media sonrisa—. Su globo pinchó en el campanario de la iglesia. Por cortesía, le seguimos invitando a las recepciones militares… ¿Su nombre, dice? Emilien Castanet.

¿Qué le diría Delrieu entonces? Quizá le hablaría de todos los 14 de julio que lo había buscado en el cielo de Toulouse. Quizá le diría cuántas veces le había contado su madre la historia de cómo un globista sujeto a un trapecio sobrevolaba los tejados de la ciudad. Quizá, de forma más bien grandilocuente, le daría las gracias por haberle convertido en piloto de avión.

—¿Está seguro, Louis? —El capitán Roig había acudido a su lado al verle plantado en medio de la sala, titubeando.

Delrieu había estado a punto de decírselo todo a Emilien Castanet en aquel momento, pero eso hubiera sido como contarle la vida a un desconocido. No compartían nada en realidad. Conocía poco más que su nombre y su profesión. Castanet había sido una ilusión tras la que correr. Ahora, al verle, descubría que era sólo un hombre, como él mismo, y precisamente por eso, decidió no decirle nada.

—Quizá sea mejor así —le confortó Roig.

—¿Sabe, capitán? De todos modos, me siento como si hubiera vuelto a nacer.

Se quedó callado unos momentos, y luego el piloto miró de frente al capitán.

—Ahora ya puede decírmelo, ¿fue ella quien habló con Latécoère?

El capitán asintió con un gesto.

—Olvídela, Louis, ella tiene ahora otra vida.

—Una vida nueva, ¿no es así? —le dijo Delrieu con alivio—. Sí, yo también lo necesito, yo también…

Delrieu acababa de reconciliarse con su destino, pero el capitán no se entretiene demasiado en este asunto en sus memorias, quizá porque él mismo estaba corriendo aún al encuentro del suyo. Tenía muchas otras cosas en las que pensar:

> Después de la recepción ofrecida por las autoridades en Dakar, y tras tres días de descanso, tomé el tren en dirección al norte, donde tenía una cuestión pendiente: el coronel Gaden me esperaba en Saint Louis. Me tenía preparada una extraordinaria sorpresa.

Roig fue recibido de nuevo en la ciudad de las piraguas y las guirnaldas, la ciudad que él siempre recordaría como el punto de partida de su travesía por el desierto. Gaden y su hijo lo esperaban bajo la gran balconada del edificio de la Administración, impecablemente vestidos de blanco colonial. El cabello rubio del pequeño reflejaba los rayos del sol de aquella espléndida mañana de primavera.

—Bienvenido de nuevo a su casa, capitán —le saludó Gaden—. Espero que haya podido recuperarse. Las celebraciones de Dakar se han oído desde aquí.

—Pero sólo usted y yo sabemos que el triunfo aún no es completo.

—No esperemos más entonces —le respondió Gaden, mientras se abría paso en las dependencias del edificio.

Llegaron a una sala contigua al despacho del coronel. Una gran puerta corredera separaba al capitán de la respuesta que esperaban desde hacía semanas. Gaden se volvió para sonreírle y descorrió la puerta de golpe, con toda la fuerza de sus dos brazos, extendidos de par en par.

Entre los solemnes muebles de madera, las butacas de cuero, las alfombras de seda y las condecoraciones militares, Roig admiró los ropajes coloridos, los abalorios de plata, las dagas doradas. Cuarenta hombres azules de Río de Oro estaban sentados en círculo, en el suelo, presididos por el cadí El Baggui.

—Capitán —le saludó el cadí, llevándose la mano derecha al pecho.

Roig se acercó a él, puso una mano sobre su hombro y sintió claramente que la misión de El Baggui había sido exitosa. Ahora le tocaba a él. Ochenta ojos enrojecidos por el sol y la arena estaban

esperando sus palabras. El capitán los miró y se colocó en el centro del círculo que formaban. Llevaba mucho tiempo pensando qué iba a decirles.

—Hombres azules de todas las tribus de Río de Oro, tengo el honor de saludaros en nombre de Pierre Latécoère y de todo el personal de La Línea. Gracias por haber respondido a la llamada de mi enviado Oulad el Baggui. ¡Vosotros estáis aquí! ¡Yo también! Será mejor para todos que seamos amigos de ahora en adelante. El Baggui os ha prometido el premio de mi primer vuelo. Soy un oficial francés, cumplo mi palabra. Aquí está la recompensa.

Ante el silencio de todos aquellos hombres del desierto, el capitán vació el contenido de un saco que había traído desde Dakar: como si fuera una fuente de agua fresca, ochocientos billetes de cinco francos fueron cayendo a borbotones. Algunos de los hombres hicieron amago de acercarse al botín, pero antes de que se produjera una avalancha sobre el dinero, el capitán puso su bota sobre el montón de billetes.

—Ya conocéis los acuerdos. Este dinero debe ser repartido entre todos, presentes y ausentes. Todas las tribus deben tener su parte. Me parece justo pagar por los fusiles que tiene cada tribu. Haced el recuento de lo que corresponde a cada una, luego haré yo mismo las partes.

No fue fácil establecer una cifra. Los hombres del desierto empezaron a hablar entre ellos en dialectos incomprensibles. En varias ocasiones las voces se alzaron más de la cuenta. Las alianzas y enemistades se hicieron y deshicieron a menudo, y en múltiples combinaciones. El Baggui tuvo que mediar una decena de veces. Pasaron las horas. Cuando las voces se calmaron, Gaden mandó traer té, y El Baggui, desde el centro del círculo, lo sirvió con sumo cuidado a cada uno de los hombres. El acuerdo fue sellado. Los jefes de las tribus habían decidido dividir la línea del desierto en ocho zonas de seguridad. Cada tribu asignaría a su zona cuatro hombres, equipados con fusiles y camellos, para hacer guardia en sus puestos cuando pasaran los Breguet. A cambio del compromiso de garantizar la seguridad y la cooperación con los pilotos en caso de avería, La Línea pagaría mil francos mensuales a cada tribu, y cien francos diarios a cada hombre. En su vuelo de regreso a Casablanca, Roig dejaría caer desde su avión unos sacos de correo con un largo banderín; esas balizas marcarían ocho puntos a lo largo de la costa, entre Port-Étienne e Ifni. La columna vertebral de la línea del desierto estaba trazada.

Pero los sacos que Roig dejó caer en el trayecto de vuelta tuvieron tiempo de sobra de pudrirse bajo la arena y el sol. Ningún avión pasó durante los dos años siguientes, hasta aquel vuelo del 1 de junio de 1925, en que no había ninguna plaza reservada para el capitán.

> La misión que había llevado el primer correo aéreo a Dakar terminó en condiciones suficientemente satisfactorias para poder mirar al futuro con confianza. Pero esa confianza se tornó en desencanto en cuanto se inauguró la línea hacia Dakar. El primer correo oficial partió con cuatro pilotos cualificados, pero ninguno de ellos había formado parte de mi primer viaje de estudio. Fui dejado al margen de la organización de aquel vuelo, y no podía hacerme responsable de la seguridad de los pilotos. En esas circunstancias, temía por sus vidas,

escribió Roig.

La realidad iba a dar la razón a Roig muy pronto. Todos los diarios de la época recogen los accidentes que empezaron a formar parte de la sangrienta leyenda de La Línea. El 22 de julio de 1925, poco más de un mes después de la inauguración, dos aviones pilotados por Rozès y Ville despegaron de Casablanca hacia el sur. Después de Agadir, cerca del poblado de Noun, Rozès tuvo que aterrizar debido a una avería. Cuando Ville se posó a su lado para auxiliarle, los hombres del desierto estaban rodeando al primer piloto. Ville corrió en su ayuda, consiguieron zafarse de los golpes de los indígenas y salieron corriendo hacia el segundo avión, entre los primeros disparos de espingarda. Por detrás de la máquina de Ville se asomó otro hombre azul con un fusil en la mano. Rozès disparó su revólver y el hombre cayó muerto al instante. Consiguieron despegar entre una lluvia de balas que se incrustaban en el fuselaje del avión. Abandonado en el suelo, el otro Breguet ardía. El primer muerto había sido un hombre azul. Las tribus pusieron precio a la cabeza de Rozès: doscientos duros a quien se la cortara.

Joseph Kessel narra este mismo episodio en *Viento de arena*. Dice así:

> Los moros pretendían hacer prisioneros a los pilotos ante las protestas de éstos, hasta que de repente todos los fusiles apuntaron hacia Ville y Rozès. Pero los dos pilotos fueron más rápidos en reaccionar y abrieron fuego. Tres moros cayeron al suelo, y aprovechando la confusión reinante, Ville y Rozès se encaramaron a la carlinga del avión en marcha. Se trataba de una cuestión de rapidez y agilidad, de vida o muerte.

¿Se trataba realmente de eso? ¿Todo había quedado reducido a una cuestión casi deportiva, sin ninguna otra consideración? No son ésas las preguntas que se formula Kessel. Él se pregunta: «¿Iban a alcanzar un punto neurálgico del aparato? Afortunadamente, no». Lo

importante era el avión. El alma de los franceses. La religión del correo aéreo. Kessel no dedica una sola línea a preguntarse qué les sucedió a los hombres abatidos por los pilotos. Ni siquiera dice que uno de ellos murió al instante. La bala del piloto había alcanzado su «punto neurálgico»: el corazón.

«Esa sangrienta advertencia ilustraba los terribles peligros a los que se exponían los aviadores que sobrevolaban territorio rebelde —continúa Kessel, sin aclarar de quién era la sangre que se vertió en aquella advertencia—, pero en ningún momento fue óbice para que, apenas un mes más tarde, dos pilotos de la ruta Casablanca-Dakar llegaran a poner en peligro sus propias vidas para salvar a unos náufragos. Habían identificado en la playa de la bahía de San Cipriano, al nordeste del cabo Barbas, los restos de un barco de vapor naufragado, junto al cual había una tienda de campaña y un poste en el que ondeaba una bandera francesa.»

En aquella época, Roig vivía sus últimos meses como director de las Líneas Aéreas Latécoère en Marruecos. Imagino cómo debió de enfurecerle el incidente de Ville y Rozès, pero mientras intento conciliar el sueño en esta habitación del parador de El Aaiún, me pregunto qué opinión tendría sobre el salvamento de los náufragos franceses.

4

SÁHARA

Hay mucha actividad esta mañana en los pasillos del parador. Se nota por el trajín de pasos sordos en la vieja moqueta y el chirrido de los carritos del desayuno. Me parece oír también otro tipo de rumor, más lejano, pero no distingo de qué se trata. En el comedor, las mesas están montadas para grupos de al menos diez personas, cada una con su correspondiente cartelito. Al acercarme, leo: «*Reserved ACNUR members*». Me siento en la única mesa libre, pequeña, apartada, junto al ventanal que da a la calle.

—Zumo de naranja, por favor. Y una cafetera de café bien negro.

No he dormido demasiado bien esta noche. He pasado las horas despertándome y volviéndome a dormir, con sueños entrecortados y algunas pesadillas. Como pasa siempre, ahora recuerdo sólo fragmentos, imágenes sueltas y entremezcladas. Mi padre y yo subidos en un avión de feria, en un parque de atracciones con vistas sobre toda Barcelona. Yo, escondida en el vientre de un biplano que pilota el capitán Roig, que de repente me deja caer a plomo sobre el desierto. Una cárcel que parece el fuerte de Cabo Juby pintado de negro. Un hombre con gafas de espejo que me encañona con una pistola mientras se desabrocha el pantalón.

La llegada masiva de los miembros de Acnur me devuelve de golpe al comedor del hotel. Van todos vestidos con chalecos de safari, o de fotógrafo, no se sabe muy bien. Parece que se han puesto de acuerdo en la elección cromática de su vestuario; tonos arena, camisetas blancas, algún pañuelo rojo anudado al cuello. Están limpios y perfectos, y se nota que se sienten bien; sonríen, bromean entre ellos, y hasta se ríen. Intuyo correrías nocturnas por los pasillos. Hoy irán a comprobar si en los campos de refugiados del Sáhara se cumple con las normativas internacionales sobre derechos humanos. Y también si sus recursos son bien empleados: que haya comida, agua, higiene y educación. Después, se irán.

Mientras untan tostadas con mantequilla, les pido prestado un momento uno de sus mapas. Aparto los trastos de mi mesa, y extiendo

ante mí toda la inmensidad del Sáhara. Es un gesto que he repetido quizá cien o doscientas veces en mi vida. Cada vez que algún aventurero literato me llevaba hasta allí con la imaginación para hacerme ver el desierto, el vacío, la nada, puesto que éste es el significado de la palabra «Sáhara». Su contenido, tan difícil de aprehender como su nombre. Mezcla de tribus, de sustratos, de creencias. Una forma de ser, de sobrevivir, entre el Magreb y el trópico. Un lugar habitado originalmente por los descendientes de los almorávides y, antes aún, por los fieros senhadja. De ellos, decían los sabios árabes:

> Dejando de lado las comarcas donde se concentraba la vida en sociedad, privilegiando el aislamiento y cuidadosos de salvaguardar su poder contra toda forma de dominación o servidumbre, se establecieron en las regiones que, en vecindad con las tierras de Abisinia, se extienden entre los países de los bereberes y de los negros. Adoptaron el velo que les cubre la boca y la nariz, como un emblema para distinguirse de las otras naciones.

Entre Trab-el-bidan, el país de los blancos, en el Mediterráneo, y Trab-el-sudan, el país de los negros, junto al cauce del Senegal. Desde el cabo Noun hasta Dakar, y desde el Atlántico hasta el mar Rojo: nueve mil kilómetros cuadrados de incertidumbre, el Sáhara. El Gran Desierto que empezó a desvelarse, aún tímidamente, a mitad del siglo XIX. Hasta entonces, no había necesitado definirse de ninguna manera. Ni con límites ni con leyes, como El Baggui le había contado al capitán Roig durante la travesía del desierto. Los saharauis habían sido libres, independientes del sultanato de Marruecos, hasta que el colonialismo europeo cambió las fronteras de África para siempre y el Sáhara se vio obligado a pronunciar su nombre en voz alta.

Sigo recorriendo su silueta sobre el papel encerado del mapa de Acnur, en el comedor de este parador español, y pienso cómo es posible que nos hayamos olvidado de todo cuanto sucedió. Cómo es posible que éste sea hoy el mapa de un territorio invadido, dividido, hecho jirones. Y el mismo mapa me da una respuesta: casi a la misma altura de El Aaiún, hacia el interior, una carretera lleva a Bukra. Fosfatos, petróleo; las verdaderas razones de la ocupación del Sáhara. Supongo que a esto se refería el hombre de las gafas de espejo cuando ayer me preguntó si pensaba abandonar la ciudad, pero no es sólo por el interés estratégico de los yacimientos. Si se sigue adelante por esa misma carretera se llega al verdadero corazón del Sáhara: Smara.

La ciudad santa de Smara, que hoy da nombre a uno de los campos de refugiados saharauis en el Tinduf, tiene un origen legendario y se lo debe a un hombre llamado Ma el Ainin. Nacido en 1830 y

descendiente de una poderosa familia, su vida le destinó a convertirse en la mejor encarnación de los morabitos, los santones guerreros que han salpicado toda la historia del Sáhara desde la época almorávide. Rico, erudito y hombre de fe, cumplió con su peregrinación a La Meca, lo que no era frecuente entre los musulmanes de esas tierras, y ganó por ello un gran prestigio. Era buen conocido tanto del sultán de Marruecos como de los jefes de todas las tribus que se extendían desde el oued Noun hasta la desembocadura del Senegal, zona por la que había viajado con regularidad. Cuando las grandes ciudades como Tombuctú o el Tinduf empezaron a caer en manos de los franceses, Ma el Ainin decidió crear una nueva ciudad en medio del desierto; una ciudad santa inexpugnable que concentraría el comercio de caravanas, la fe islámica y la oposición a Francia.

La llamó Smara.

Desde su fundación en 1898, la ciudad santa concentró mercancías y peregrinaciones. Hasta veinte mil jaimas fueron acampadas alrededor de su alcazaba. Ma el Ainin, con todo su legado a cuestas, su genealogía, sus conocimientos y su fe, no tardó en hacer un llamamiento a la guerra santa contra los franceses; proclamó la yihad. Contaba con el apoyo del sultán de Marruecos, Abd al Aziz, que, aunque no podía oponerse abiertamente a Francia, temía que el país europeo acabara tomando el control de su sultanato desde Argelia, como así sucedió pocos años más tarde. Cabo Juby, en la costa, futura capital del Río de Oro español, se convirtió en la base del contrabando de armas entre Marruecos y Ma el Ainin, el jeque del desierto que iba a desafiar a Francia. Marruecos y el Sáhara eran entonces aliados.

El sultán de Marruecos tenía otros frentes abiertos. En 1908, el hermano de Abd el Aziz, Muley Hafid, se autoproclamó sultán y desencadenó una guerra civil que dejó a Marruecos más debilitado de lo que ya estaba, lo que dio pie a que cediese a Francia el Protectorado en 1912. Entonces, Francia nombró un nuevo sultán títere, Sidi Yusef, hermano de los dos anteriores. Yusef fue sultán hasta 1927. Le sucedió su hijo Mohammed, más conocido como Mohammed V, que en 1955 se convirtió en rey de Marruecos, padre de Hassan II y abuelo del actual rey, Mohammed VI.

Cuando Abd el Aziz perdió el trono, los hombres de Ma el Ainin quedaron sin refuerzos, solos en su lucha en el desierto. Aun así dieron algunos golpes terribles: el 10 de junio de 1908 hubo un violento combate entre un destacamento francés comandado por el capitán Mangin y discípulos de Ma el Ainin. Murieron todos los franceses, y la cabeza de su capitán fue enviada sobre una bandeja de plata al resto de las tropas galas; pero las tropas francesas, con mejor armamento y un ejército más numeroso, fueron ganando terreno. El morabito se vio obligado a abandonar Smara a finales de 1909.

En un último acto de fuerza, reunió a todos los hombres azules del desierto y a los miembros de las tribus rebeldes de los erguibats, oulad delims, oulad bou sbas y teknas, se proclamó sultán de una nueva dinastía inspirada por Alá y marchó sobre la ciudad marroquí de Fez para intentar tomar un trono débil, el del golpista Muley Hafid, que se iba a rendir muy pronto a Francia. Al pie del Atlas, un numeroso destacamento del Ejército francés lo esperaba. La mayoría de los hombres de Ma el Ainin murieron. Él, malherido y derrotado, se refugió en Tiznit, donde perdió la vida el 28 de octubre de 1910. Fue en esa batalla donde el cadí El Baggui, amigo de Roig, resultó herido.

A pesar de su victoria, los franceses tardaron todavía tres años en poder entrar en Smara. Cuando lo hicieron, la encontraron vacía. Un solo proyectil fue disparado contra la ciudad santa, destruyendo la cúpula de la biblioteca de trece mil volúmenes con los que el revolucionario santón había instruido a sus hombres durante diez años.

Hoy Smara es un lugar olvidado, apenas la imagen de una vieja postal que hace años espera a ser comprada en la recepción de este Parador Nacional de El Aaiún. «Mezquita de Smara», dice en el reverso. Colección «Las afortunadas». Avenida del Ejército, 2 (Bazar). Ayún. Se trata de un edificio reconstruido, seguramente por los españoles, puesto que la alta torre de piedra ha sido rematada con unas almenas de castillo medieval. Lo que más me asombra de esta imagen es el cielo azul intenso, un azul imposible en el Sáhara. Al mirar la postal de cerca, se ve claramente cómo la imagen ha sido recortada, el cielo azul, superpuesto, las blancas nubes, pintadas a mano. De nuevo, la ficción, una realidad idealizada.

La realidad es esta ciudad de El Aaiún, su cárcel negra, la resistencia de las mujeres y los hombres saharauis, los vestigios del colonialismo, los doscientos mil refugiados que aún llevan un documento de identidad español en el bolsillo. Este parador con las paredes cubiertas por decenas de fotografías de la Marcha Verde.

De pronto, una pedrada rompe el ventanal del comedor. Todos enmudecemos, mientras por el cristal hecho añicos se cuelan los gritos de la calle. Sólo ahora nos damos cuenta de que varias decenas de personas con pancartas se manifiestan frente al hotel. La pancarta más grande, la que encabeza la manifestación, dice: «*Sahara needs independence, not charity*». Sobre este eslogan, la bandera de tres colores, negro, blanco y verde, unidos por una media luna y una estrella rojas. Los coches de la policía marroquí se han acercado, y veo el miedo en las caras de los manifestantes, que, instintivamente, empiezan a recular.

Los miembros de Acnur se han levantado de sus mesas.

—¡A la calle! ¡Todos a la calle! —grita alguien.

Salgo corriendo tras ellos.

En otras circunstancias, esta manifestación habría sido ya disuelta. A palos. Las pancartas y banderas habrían sido requisadas, algunas personas detenidas, otras incluso encarceladas; pero no se atreverán a hacerlo en presencia de los funcionarios de Naciones Unidas. Seguramente por eso los manifestantes han salido a la calle, para utilizarlos como excusa y como escudo para reclamar, una vez más, su derecho a la libertad.

Cuando llegamos a la calle, hay seis coches de policía rodeando al pequeño grupo, pero los fotógrafos de la comitiva se han adelantado: se han arrodillado en el suelo, entre la pancarta y los policías, para dejar testimonio de la situación. Todo el mundo mide sus pasos, se ha hecho un silencio extraño, como ocurre antes de una tempestad. El jefe de policía marroquí hace un gesto de calma con las manos a sus hombres. Baja de su vehículo. Manda a los agentes a pedir la documentación de los manifestantes. Indica a los fotógrafos que no hagan más fotos. Ellos acceden, pero nos negamos a marcharnos de allí. Nos separan tres metros del grupo de saharauis, al que los policías registran, empujan, hablan a gritos. No podemos quitarles los ojos de encima; cerrar los ojos ahora sería como condenarlos a desaparecer. Así que voy mirando uno a uno sus rostros, hasta que en una de las pancartas veo una cara que me resulta familiar. Me acerco tanto como puedo para mirarla: es la fotografía del hombre con cara de boxeador y barba recortada, el hombre que sostiene ante su pecho un código escrito en tiza sobre una tabla de madera: B-2875. El hombre de la fotografía de la última página de las memorias de Roig.

—¿Quién es ese hombre? —pregunto a los demás.

Nadie me responde.

Los policías están empezando a dispersar al grupo y nos indican que entremos de nuevo en el hotel. Intento deshacerme de la vigilancia policial, pero en cuanto rompo el cordón uno de ellos me agarra fuerte del brazo y me hace retroceder.

—Sólo voy a acercarme un minuto…

—Atrás.

—Quiero hacerles una pregunta, eso es todo, soy periodista.

—¡He dicho que atrás!

Forcejeo sin éxito, pero al menos todo este alboroto ha servido para que el grupo saharaui se fije en mí, incluida la mujer que porta la pancarta con la fotografía.

—¿Quién es? —le grito, mientras el policía me agarra por la nuca y me obliga a dar media vuelta.

—El hombre de la fotografía, ¿quién es? —vuelvo a preguntar, ya sin dirigirme a nadie en concreto, sin saber siquiera si hay a mi

espalda alguien que pueda escucharme.

Y entonces, cuando el policía ya casi ha conseguido llevarme al otro lado de la puerta del hotel, me llega un grito formado por decenas de voces, de hombres y de mujeres, de ancianos y de jóvenes. Un grito polifónico que suena como una declaración de guerra o de amor:

—¡Basiri!

Así que ése eres tú, Mohamed Sidi Ibrahim Basir, conocido por tu gente como Basiri. Así que ahora puedo poner nombre a tu rostro y, al pronunciarlo, hacer que existas de nuevo, recordarte un poco más, hacer que no te marches del todo, como hace tu gente aún, tantos años después, en cada manifestación. Como hizo el capitán Roig al incluir tu fotografía en sus memorias. ¿Qué mejor homenaje puede hacerse a un desaparecido?

Sucedió también en una manifestación, en esta misma ciudad de El Aaiún, hace cuarenta años.

El 17 de junio de 1970, en el barrio de Zemla, se convocó una manifestación en apoyo a las peticiones de la Organización Avanzada para la Liberación de Saguia El Hamra y Río de Oro (OALS), liderada por Basiri. Hacía tiempo que Basiri estaba en el punto de mira de las autoridades, sobre todo de las marroquíes. Había nacido en Smara, la capital espiritual del Sáhara, el lugar donde hace un siglo Ma el Ainin logró reunir a todos los hombres del desierto para unirse bajo una misma bandera contra el Ejército francés. La que costó la devastación de la antigua ciudad, pero no de su mensaje, que ha sobrevivido hasta hoy. El joven Basiri creció con esa idea. Estudió en Marraquech, y luego se fue a Egipto y a Damasco para seguir estudios universitarios de periodismo. Cuando volvió a Marruecos, trabajó en un periódico de Casablanca llamado *El Assase*. Basiri firmaba entonces algunos de sus artículos como «El saharaui», defendía que Marruecos nunca había tenido derechos sobre el territorio del Sáhara, como había empezado a hacer circular la corona alauita después de que Marruecos se independizara de Francia, en 1956. Recibió diversas amonestaciones del Gobierno marroquí. Fue amenazado. Se refugió en el Sáhara, donde se decidió a formar una oposición seria a los intereses imperialistas marroquíes.

Desde la descolonización francesa de Marruecos, los saharauis, sabiendo que muy pronto España iba a tener que descolonizar también sus territorios del sur, habían ido madurando la idea de una autonomía tutelada por los españoles hasta que pudieran sostener unas instituciones y una economía propias. Habían creído que España les apoyaría y colaboraría en un proceso de independencia pacífico, pero en 1969, España sorprendió a todos cediendo Sidi Ifni a

Marruecos. Entonces se produjeron los primeros enfrentamientos contra los españoles. Y la OALS, la precursora del actual Frente Polisario, se formó en la clandestinidad. Basiri optó desde el principio por una lucha pacífica. Su organización dirigió varias peticiones formales al Gobierno español para que apoyase su proceso de autonomía, pero nunca fue posible sentarse a hablar de forma oficial. Poco después de la entrega de Sidi Ifni, a través de la BBC se filtró la noticia de que al abandonar el Sáhara, España pretendía repartir su territorio entre Marruecos y Mauritania. Y eso puso a todos en alerta. Los afiliados al partido de Basiri se multiplicaron. Antes de llegar al enfrentamiento armado, Basiri decidió presentar una vez más, de forma terminante, sus reivindicaciones en una carta abierta que debía entregarse al gobernador general de España en el Sáhara Occidental el 17 de junio de 1970, en El Aaiún, el día de la manifestación.

El día de su desaparición.

Aquella tarde, cientos de personas ocuparon las calles de El Aaiún. Los cabecillas de la OALS llevaban en la mano la carta de Basiri. Los demás pasaban sus palabras, aprendidas de memoria, de boca en boca hasta la cola de la manifestación. Al atardecer, los vehículos policiales hicieron acto de presencia. Se oyeron abucheos. La situación se hizo tensa. El gobernador apareció por fin y los representantes de la OALS le entregaron el manifiesto de Basiri. Una hora y media más tarde, llegaron los vehículos de la Legión Española; dispararon contra los manifestantes, causaron muertos y heridos, y practicaron cientos de detenciones.

Esa misma noche, Basiri, que no había acudido a la concentración por seguridad, desapareció. Nadie volvió a verle después del 17 de junio. La fotografía del libro de Roig que lo muestra sujetando su código de ingreso es la prueba de que fue encarcelado, probablemente en la cárcel central de El Aaiún, aunque el Gobierno español declaró que Basiri no había ingresado jamás en sus dependencias.

Fue el primer desaparecido de la causa saharaui. Después de la suya, se han contabilizado un millar de desapariciones más, éstas ya bajo el régimen marroquí. Y un número incontable de asesinatos y torturas, de hombres y mujeres lanzados desde un avión o enterrados vivos en algún lugar del Sáhara.

En 1973, tres años después de la desaparición de Basiri, los informativos anunciaban la creación del Frente Polisario, que había tomado el relevo de la OALS en la lucha por los derechos del pueblo saharaui frente a españoles y marroquíes. En 1975, el Tribunal Internacional de Justicia de La Haya reconoció que el Sáhara no tenía ninguna vinculación histórica y política con Marruecos que justificara que este país reclamara sus territorios como propios. Apenas un mes después, en respuesta a aquella sentencia, Hassan II organizó la

Marcha Verde sobre el Sáhara ofreciendo suculentos incentivos a los marroquíes que decidieran instalarse ahí. Los saharauis fueron desplazados hacia las áridas tierras del Tinduf, donde todavía viven hoy en campos de refugiados que conservan los nombres de las que fueron sus ciudades.

El capitán Roig eligió para cerrar sus memorias la fotografía de un hombre borrado de la memoria. Como él mismo. Y la relación entre estas dos vidas, entre estos dos sucesos, empezó el día en que Roig pisó el desierto por primera vez y se selló al dar su palabra a los jefes de las tribus después de llegar a Dakar.

No tengo tiempo de seguir con Roig ahora. Un soldado hace guardia al otro lado de la puerta de mi habitación. Tengo media hora para hacer mi equipaje. Los miembros de Acnur parten este mediodía hacia los campos de refugiados, pero yo no he podido dar ninguna explicación sobre mi estancia, ni tengo ningún motivo para quedarme más aquí. Los soldados se han ofrecido a guardarme una plaza en uno de los aviones que despegan hoy mismo del reducido aeropuerto de El Aaiún.

—Haría usted muy bien en cogerlo —han insistido—. El viaje en autobús se le hará demasiado largo.

Cuando el avión despega por fin, siento una mezcla de alivio y de horror. Tengo ganas de marcharme de aquí tan deprisa como pueda; otros, en cambio, se quedarán de nuevo abandonados a su suerte en esta cárcel invisible. A mi derecha se extiende el desierto; más allá de mi vista se esconden Smara y Bukra, el mayor yacimiento de fosfatos del norte de África, una de las mayores fuentes de negocio de Marruecos, el tesoro del Sáhara.

Mientras me alejo de este lugar, escenario de tantas aventuras ficticias y reales, algo en las dunas llama mi atención. Al principio no entiendo qué es, pero después de varios kilómetros, no tengo ninguna duda. Sobre el suelo del desierto hay un muro hecho de piedra y alambradas, un muro sembrado de minas que separa a los saharauis de su tierra, los territorios libres de los ocupados; ellos le llaman el muro de la vergüenza. Tiene una extensión de dos mil ochocientos kilómetros, exactamente la misma distancia que hay entre Casablanca y Dakar. Es el reverso de mi historia. Ésta es, sin ninguna duda, la verdadera línea del desierto.

5

«LA BAPTISTINE»

Es difícil encontrar algo cuando no se sabe lo que se busca. Supongo que por eso he dado tantas vueltas, cuando lo tenía tan cerca. A sólo doscientos kilómetros de Barcelona, a menos de veinte kilómetros al oeste de Perpiñán: Corbère. Es ahí donde nació el capitán Roig, y ahí donde decidió sacar a la luz sus memorias, tantos años después. Le he perseguido hasta el centro de Europa, hasta África, hasta el mismo Sáhara, pero el capitán ha estado siempre mucho más cerca de lo que yo pensaba.

Todavía hoy no sé qué voy a encontrar al otro lado de los Pirineos, pero ahora sí sé lo que busco: una confirmación, un final. Las memorias del capitán terminan en aquel 1925 en que otros hombres inauguraron oficialmente la línea de Casablanca a Dakar que él había establecido. Aparte de su fotografía en un jardín, ya de anciano, y de la fotografía de Basiri, sólo dejó otro rastro de su vida posterior: un sello en la contracubierta de las memorias, un timbre estampado con tinta azul que también está a punto de desaparecer.

Colonel et Mme. J. Roig
«La Baptistine»
Route de Corbère
66170 Néfiach
France

Después de dejar atrás Perpiñán, la carretera de Corbère se adentra en una zona llana, de viñedos enmarcados por altos cipreses que se balancean con el viento. Es el paisaje de los cuadros franceses de Van Gogh. El aire tiene la textura de sus lienzos y el sabor de las viejas vendimias. Ésta es hoy una tierra tranquila, aposentada, sin el trasiego de los soldados napoleónicos, los jornaleros catalanes o los exiliados republicanos que un día llenaron sus caminos. Es un paisaje que parece idóneo para terminar una vida.

Avanzo por la carretera soleada, dejándome contagiar por su

calma, hasta que la silueta de un castillo en lo alto de una colina me dice que he llegado a Corbère d'en Haut. Antes de buscar «La Baptistine», no puedo evitar aparcar el coche y marchar a pie hasta el lugar en el que un día, hace un siglo, el capitán Roig jugó a moros y cristianos con una espada de cartón. Hay una media hora desde el centro del pueblo. Un camino rodeado de encinas sube dando vueltas hasta el castillo medieval.

El edificio es hoy una residencia privada. Mantiene la fachada exterior en perfecto estado, restaurada y cubierta de hiedra, y en la verja de entrada reluce la insignia de los cinco cuervos negros de los antiguos señores de Corbère. Frente al castillo se conservan aún las ruinas de una vieja iglesia y, a su alrededor, descendiendo la colina, los restos de las primeras casas que poblaron el lugar, aquellas de las que el capitán decía conservar una lejana propiedad familiar. No son más que cuatro paredes de piedra cubiertas por la maleza.

De pie sobre estos restos de muralla, contemplo la llanura del sur de Francia, el Rosellón, mientras a mis espaldas siento toda la fuerza del Canigó nevado. A sólo cinco kilómetros se encuentra el pueblo de Néfiach. En algún lugar de esta línea que separa el castillo de la aldea debe de estar la casa del capitán, la última que habitó. La casa en la que posó para una de sus últimas fotografías, cuando su cabello era completamente blanco y se sostenía sobre un bastón.

Son muchas las casas que salpican el borde de la carretera. Al pasar delante de cada una de ellas, pienso que debe de ser ésa, pero no tengo suerte: ninguna se llama «Baptistine», ni sus ocupantes tienen idea de qué les hablo. Así, una tras otra. Hasta que la carretera termina y me encuentro en la plaza del pueblo de Néfiach sin saber qué hacer. Las calles son silenciosas y por ellas no pasa ni un alma. Están perfectamente adecentadas, como las calles de todos los pueblecitos de Francia, con las fachadas pintadas de colores pastel y las aceras cubiertas por frondosos plátanos. Hay un bar, una iglesia, una cooperativa de vino. Un moderno cartel digital del Ayuntamiento convoca a todos los habitantes de más de ochenta y cinco años a pasar por el dispensario para vacunarse de la gripe. Me alegro de que sean aquí longevos, esto me deja todavía alguna posibilidad de encontrar a alguien. ¿Pero a quién?

Después de todas las vueltas que he dado, me siento ridícula sentada en esta barandilla de piedra de un pueblo cualquiera que no parece guardar ninguna relación con heroicidades ni causas imposibles. Tal vez me he equivocado, tal vez las memorias del capitán no tengan ninguna conexión con el presente. Quizá sea aquí, bajo la sombra de un plátano, donde termina mi viaje.

Antes de darme por vencida, como si fuera un correo del más allá, se acerca una bicicleta amarilla sobre la que pedalea la cartera del

pueblo. Después de detenerla por asalto, me dice que en uno de los caminos de tierra que salen a la izquierda de la cooperativa se encuentra la casa que responde al nombre de «La Baptistine».

Me acerco caminando por un sendero estrecho, con hierbas silvestres que crecen en los márgenes y una pequeña acequia que lo recorre, abasteciendo de agua a los pequeños campos vecinos. A mi derecha, hay varias casas construidas probablemente en los años setenta, con porche, garaje y un pequeño jardín. No tienen número, pero algunas muestran su nombre grabado en la verja de entrada. En la fachada de la tercera casa, en un rótulo de hierro forjado clavado sobre una pared blanca, leo: «La Baptistine». Es una casa parecida a todas las casas de las afueras de la pequeña villa de Néfiach. Una casa solitaria, sin demasiada ornamentación ni finura arquitectónica. Funcional y confortable, rodeada de un pequeño terreno que hace las veces de huerto y de jardín. El edificio tiene dos plantas y está bien orientado. El sol llena de luz la fachada principal, rebozada de blanco.

Llamo al timbre. Espero unos minutos, pero nadie me responde, así que vuelvo a llamar. No me importa la espera. Podría pasarme aquí días enteros, noches y madrugadas, pulsando ese timbre. No tengo nada más importante que hacer. Podría estar así durante meses y años, sin inmutarme, dando el tiempo por bien empleado.

No va a hacer falta esperar tanto. A la tercera llamada, una puerta se abre en la segunda planta, y alguien se asoma. Es una mujer. Una mujer mayor, aunque a esta distancia no sabría adivinar su edad.

—¿Quién es?

—¿Vive aquí alguien relacionado con el capitán Joseph Roig?

La mujer abre un poco más la puerta y sale hasta el borde de la escalera que desciende hasta el jardín. Ahora puedo verla mejor. Es una mujer de unos ochenta años, que conserva cierto aspecto juvenil, quizá por el pelo corto, castaño, probablemente tintado. O quizá sea porque viste una chaqueta de color rosa pálido, un pantalón cómodo y zapatillas deportivas. Lo más seguro es que esta impresión provenga de su sonrisa, de sus ojos vivos, de su voz firme.

—Sí —me dice ella con un matiz de asombro—, yo soy madame Roig, su esposa.

No sé por qué carambola del tiempo puedo encontrarme delante de la mujer del capitán. Las fechas, decididamente, no cuadran, pero ella no sólo conoce el nombre de Joseph Roig, sino que es la única habitante de «La Baptistine».

—¿Qué desea? Acérquese.

Camino despacio hacia la casa, y miro de reojo el jardín. En el rincón más apartado, donde se marchitan los rosales, reconozco el lugar que había servido de escenario para la última fotografía de Roig.

Bordeando el terreno crecen algunos árboles frutales. En una esquina, una palmera se inclina levemente hacia el suelo, arrojando algo de sombra sobre un pozo discreto.

—¿Puedo subir? —le pregunto a madame Roig.

Estoy al pie de la escalera que lleva a la casa. A mi lado, hay colgada una cesta de baloncesto. ¿Hijos? ¿Nietos? Todavía no lo sé.

—He venido a hablar sobre los tiempos de La Línea. De los viejos tiempos —le digo.

Cuando saco de mi maletín las memorias del capitán, a madame se le ilumina la cara.

—Mucho gusto —me dice—. Mi nombre es Annie Roig.

Dentro de la casa hace frío. La mitad de las habitaciones parecen cerradas por falta de uso, «La Baptistine» es demasiado grande para una mujer sola. No creo que utilice ya más que un dormitorio, la cocina y, de vez en cuando, para estirar las piernas, un rincón soleado en el jardín. Reserva el salón para las visitas. Hoy va a abrirlo por mí. Es una estancia oscura, parece que las persianas estén siempre bajadas, con los muebles cubiertos por fundas y objetos pasados de moda, intactos. Cuando me acostumbro a la penumbra, veo también algunas fotografías, pequeñas, en marcos dorados, dispersas sobre un aparador. Reconozco a un Roig anciano, al lado de una mujer mucho más joven, que es sin duda madame.

—Cuando nos conocimos —me dice ella sosteniendo la fotografía —, yo no había cumplido aún cuarenta años y él tenía ya más de setenta.

El capitán había enviudado de su primera esposa, Madeleine, y se había vuelto a casar con Annie, una mujer cuarenta años más joven que él. Esta circunstancia inesperada es la que me permite encontrarme hoy con alguien que compartió la vida del capitán.

—A la gente le asombraba esta diferencia de edad, pero eso era porque no le conocían. Él era un hombre formidable, con una energía excepcional. No, los años no nos importaban.

El capitán y Annie Roig habían vivido veinte años juntos. Hasta que el capitán murió, en 1983. Primero, vivieron en un pueblo en el centro de Francia. Más tarde, cuando el capitán ya se preparaba para despedirse del mundo, quiso regresar a su lugar de origen, a las montañas de Corbère. Hizo construir esta casa. La llamó «La Baptistine»; era el nombre de su madre.

—Él siempre quiso ser enterrado aquí, cerca de ella. «Cerca de La Baptistine», decía. Da la casualidad de que ése es también mi segundo nombre. Solíamos bromear sobre eso, él decía que yo era la segunda «Baptistine».

Ésta es la vida del capitán que no conozco, la que no está escrita en

ninguna parte. La vida que compartió con esta mujer pequeña, amable y de cabeza lúcida, que se emociona al recordarle.

—Murió hace veinticinco años. Llevo veinticinco años sola en esta casa, pero no me puedo ir. Fuimos muy felices —me dice.

Y la creo. Madame Roig habla todavía como una mujer enamorada.

—¿Cómo era él?

—Alto, corpulento. Era un hombre atlético, un excelente jinete. Tenía una voz fuerte y ronca, de acento catalán. Cautivaba. Sobre todo por su conversación, podía hablar de todo, le gustaba estar siempre informado. Tenía una opinión sobre todo lo que pasaba. Fue así casi hasta el final. En los últimos años, su cabeza… La memoria le jugaba malas pasadas.

La memoria perdida de un capitán olvidado, pienso.

—¿Por eso publicó el libro?

—Lo hicimos juntos. Insistí en que lo hiciera. Desde que nos conocimos, me pareció que su historia era como una película y, sin embargo, nadie había hablado de él. Tampoco él quería recordarlo. No era de esa clase de hombre.

—¿No sentía rencor?

—No, dio carpetazo. Lo que pasó, pasó. Él prefirió seguir adelante. Un día, años después de todo aquello, se encontró de nuevo con Latécoère. Le dijo que se había equivocado. Que debía haberle escuchado. Creo que eso le bastó.

—Los derechos de paso de las tribus…

—Él siempre creyó que eso era indispensable, incluso después de su viaje a América.

—¿El capitán estuvo en América?

—Durante todo un año. Después del raid, Latécoère le encargó una misión parecida a la de África. Debía preparar el terreno, establecer los contactos con los políticos de cada país…

—No sabía nada de eso.

—No se extrañe —me dice esta mujer menuda, que guarda tantos secretos—, lo de América fue como un paréntesis. Él siempre prefirió el desierto.

Poco a poco, entre avances y retrocesos, con largos silencios, voy recomponiendo lo que sucedió.

Cuatro meses después del raid de los tres aviones y los tres días, tal como lo había bautizado el periodista Georges Louis, un nuevo cambio tuvo lugar en el Gobierno español: el 13 de septiembre de 1923, mientras Alfonso XIII se encontraba en su residencia de verano en San Sebastián, el general Primo de Rivera dio un golpe de Estado y se instaló con todo su Estado Mayor en el ministerio de la Guerra para

tomar el mando del país. De Massimi temió que todos los acuerdos y proyectos aprobados hasta entonces se convirtieran en papel mojado; la turbulenta historia de La Línea en España tal vez había llegado a su fin. Inquieto, pidió una entrevista urgente con Primo de Rivera.

El testimonio escrito por De Massimi sobre este encuentro expresa claramente una buena sintonía con el general. Quizá porque el italiano pensaba que sólo un hombre de uniforme podía poner orden en un país abocado al caos, que De Massimi atribuía a Alfonso XIII, el gran opositor de La Línea. Quizá la buena sintonía se debiera a que Primo de Rivera se había inspirado en parte en la dictadura de Mussolini para organizar su dictadura. Sea como fuera, De Massimi le puso al día de los cuatro años de vida de La Línea, y al parecer el general se mostró enseguida favorable a que avanzaran por España sin obstáculos. Primo de Rivera ya había hecho público que era partidario de abandonar las colonias africanas, aunque no todos los militares estaban de acuerdo con él y, mucho menos, el sector radicalmente africanista. Firmó una Ordenanza Real que daba permiso a los aviones de Latécoère para sobrevolar sin trabas todo el territorio peninsular. Parecía que por fin se iban a desencallar todos los asuntos pendientes, excepto los que afectaban a los planes de vuelo hacia América. La solicitud concerniente a la adecuación de los puestos del Sáhara español seguía parada, y el interlocutor para este tema, el general Jordana, director de Asuntos Marroquíes en el ministerio de Estado, no iba a mover un dedo para que se aprobara. La actuación de Jordana, como antes la de González Hontoria, parecía obedecer a la consigna: «Ni correo ni escalas en Río de Oro. No irán a América».

Para algunos sectores del Ejército y la industria nacionales, el reto de alcanzar América por aire antes que nadie era algo que iba más allá del simple progreso; era una cuestión de honor. El capitán Ramón Franco, destacado entonces en África, lideraba aquella carrera contrarreloj por ser el primero en cruzar el Atlántico; iba a hacerlo a los mandos de un avión alemán Dornier. Sus partidarios entre la clase política y militar, entre los que se encontraban todos los africanistas, intentaban retrasar cuanto podían los avances de los franceses hacia el mismo destino.

Como siempre, Latécoère no quiso perder el tiempo. Mientras De Massimi negociaba con el Gobierno de Primo de Rivera el paso regular por el Sáhara español, citó a Roig en las oficinas de Madrid. Era el mes de abril de 1924:

—Aquí está nuestro hombre. La familia, ¿bien? ¿Y las botas bien engrasadas, capitán? Siéntese —le recibió Latécoère.

—Todo bien, gracias.

—Entonces, se va a América del Sur.

—¿A hacer qué?

—¡La Línea! De Brasil a Buenos Aires.

Latécoère tendió a Roig un billete de tren. Muy en su estilo, no le permitió ni siquiera regresar a Casablanca; a cambio, aceptó la petición del capitán de que se ocuparía de su mujer y de su hija, y de que en verano las trasladaría a Francia para pasar las vacaciones. El viaje a América iba a tenerle muchos meses alejado de ellas.

—¡Sí, sí, sí! De acuerdo, pero márchese ya, Roig, no queremos perder este tren… Y manténgame informado en todo momento.

La primera carta que recibió Latécoère fue escrita desde Brasil. Roig le contaba con todo detalle el transcurso de su viaje. Al día siguiente de la reunión, Roig llegó a Lisboa, y poco después se embarcó en el vapor holandés *Zelandia*, que le dejó en el puerto de Río de Janeiro el 20 de mayo de 1924, un año después del raid a Dakar. Los días que Roig pasó navegando por el Atlántico estuvieron lejos de ser desperdiciados, según le contaba, puesto que allí conoció a la condesa de Buffon, la otra única ciudadana francesa del barco. Durante las largas horas que pasaron en el mar, el capitán pudo explicarle toda su historia, todas sus aventuras, todos sus proyectos. Cuando pisaron tierra brasileña, la condesa se había convertido en una devota de La Línea y puso al servicio de Roig todo su *savoir-faire* y sus contactos, entre ellos el del conde Marcel Bouilloux-Lafont, un importante hombre de negocios francés afincado en Brasil desde hacía años y que tendría un puesto de honor reservado en el futuro de La Línea. Roig iba a sentar su base de operaciones en la casa de la condesa en Río mientras durara su estancia. Ella le iba a abrir las puertas de Suramérica.

—Espero que no se entretenga demasiado abriendo esas puertas… —pensó Latécoère en su despacho de París.

El capitán no perdió ni un minuto. Conoció a todo aquel que era necesario conocer, asistió a todas las fiestas y viajó a cuantos lugares era necesario acudir, hasta que todos, políticos y negociantes, estuvieron convencidos. Ya sólo faltaba asegurar el aspecto técnico de La Línea.

El 16 de noviembre de 1924, Latécoère hizo que cuatro de sus Breguet embarcaran desde Francia a bordo del *Hoédic* rumbo a Río de Janeiro, donde llegaron el 8 de diciembre. El 14 de enero, tres biplanos despegaban para hacer el primer vuelo exploratorio. La misión fue un éxito en todos los sentidos; habían recorrido los dos mil cuatrocientos veinticinco kilómetros de Río a Buenos Aires en diecinueve horas de vuelo efectivo, despertando automáticamente el interés de los países implicados. Las aeroplazas quedaron fijadas en Natal, Pernambuco, Carabelas, Vitoria, Río de Janeiro, Santos, Florianópolis, Porto Alegre, Pelotas, Montevideo y Buenos Aires.

Cuando Roig regresó de América a principios de 1925, Latécoère se

presentó sin perder tiempo ante las máximas autoridades francesas para exponer los resultados de su proyecto. Enseguida le concedieron una subvención para ponerlo en marcha, y Latécoère pensó que tenía el destino final de su sueño al alcance de la mano. Era el 15 de febrero de 1925.

Las autorizaciones para construir en Río de Oro todavía no habían sido dadas, y Beppo fue a entrevistarse de nuevo con Primo de Rivera, quien se sorprendió de que sus órdenes, según él dadas mucho tiempo atrás, no hubieran sido obedecidas. Él mismo tomó el teléfono para ordenar que Cabo Juby y Villa Cisneros aceptaran el material fletado por Latécoère desde Canarias para construir sus aeroplazas. El carguero *Faramon* llegó a Cabo Juby con el material necesario, unos treinta hombres como mano de obra y, al frente de ellos, feliz de poder volver a saludar a su tocayo Bens, el teniente Francisco Cervera, encargado de supervisar las obras. Bens recibió con amabilidad a sus nuevos huéspedes. En Villa Cisneros, en cambio, el capitán Sanz, acogiéndose a que no tenía ninguna notificación escrita de las órdenes presidenciales, devolvió de nuevo la carga. Hizo falta una vez más la intervención directa de Primo de Rivera para agilizar las obras. Hasta que por fin el 1 de junio de 1925, aunque en condiciones algo precarias, la línea entre Casablanca y Dakar pudo ser inaugurada oficialmente.

Era un gran triunfo; ya conocemos todos los esfuerzos y todas las historias personales que se encontraban detrás de aquel hecho, pero no podemos olvidar que para Latécoère sólo era un tramo más en su línea hacia América. Iba a necesitar todo su dinero para ese proyecto, así que decidió no pagar ni un solo franco a los jefes de las tribus con las que Roig había firmado su acuerdo. Confiaba en que no se produjeran accidentes y, si los había, prefería negociar con las tribus caso por caso. Ofrecerles una cantidad fija de entrada le parecía un abuso. El capitán insistió en la necesidad de respetar el plan de seguridad que había establecido dos años atrás.

—Vamos, Roig. ¿Quién se acuerda de esos tratos ya? Han pasado dos años, los tiempos han cambiado y mi economía también. Usted mejor que nadie sabe el gran trabajo que nos espera en América. ¡No voy a pagar!

—Son sus territorios y yo les di mi palabra…

El patrón ya no escuchaba lo que decía el capitán.

—Latécoère estaba obsesionado con llegar a América —me dice madame Roig—. Costase lo que costase.

—¿Incluso la vida de sus pilotos?

Ella se encoge de hombros.

—Después del primer accidente de Ville y Rozès, en el que murió un hombre azul, los pilotos se negaron a seguir volando hacia el sur si no mejoraban las condiciones de seguridad. Se declararon en huelga. Y mi marido, desde luego, les apoyó.

Madame Roig me está hablando seguramente de la primera huelga de pilotos de la historia. El capitán, en aquel momento, debía de encontrarse entre la espada y la pared. Su cargo como director de La Línea en Marruecos le obligaba a hacer que los pilotos volaran, pero sus convicciones iban por otro lado. Roig mandó un telegrama a Toulouse:

> Como consecuencia del incidente de Ville y Rozès los pilotos rehúsan seguir servicio STOP Esperamos reconsideren el plan de seguridad con las tribus

Estaba secundando la huelga.

—¿En qué creía el capitán? ¿Tenía alguna preferencia política, alguna afiliación?

Madame sonríe y baja la cabeza antes de contestar, como si se disculpara por lo que va a decir.

—¿Sabe usted? Al final de su vida, se hizo comunista…

Frente a la huelga de los pilotos, Didier Daurat, el jefe de explotación en aquel momento, el hombre que ha sido inmortalizado en la película de Kessel y en los libros de Saint-Exupéry, voló de inmediato hasta Casablanca junto con el mismísimo Latécoère. El propio Daurat aseguraría el vuelo si hacía falta. Al llegar, los pilotos recibieron a los hombres de Toulouse con abucheos pero, finalmente, sus arengas sobre el sentido del deber y el espíritu de La Línea, junto con las amenazas de futuras amonestaciones, les hicieron cambiar de opinión.

—Fue un golpe muy duro para él. Era un hombre de principios. Y se había quedado solo.

Eso sí lo sé, o puedo imaginármelo. Las últimas frases de las memorias del capitán, su despedida, están dedicadas a este episodio que, a pesar de lo que diga madame Roig, desprende una nota de amargura:

> Otros, al parecer más cualificados que yo para juzgar ese incidente, vinieron desde Toulouse para persuadir a los pilotos de que su deber era asegurar el transporte de correo. La línea Casablanca-Dakar siguió funcionando, pero nada efectivo se hizo en cuanto a la seguridad. De modo que no me quedaba más opción que desearles buena suerte, y en lo que a mí concernía, dejar La Línea sin añoranza.

El tiempo de Roig en La Línea había terminado.

Latécoère volvió a Toulouse y dio órdenes a sus ingenieros de que se esforzaran al máximo. Su triunfo dependía ahora de ellos; necesitaba un avión capaz de cruzar el Atlántico en perfectas condiciones y sin repostar. Un avión que le diera fama en todo el mundo. Eran buenos ingenieros lo que necesitaba ahora, no a Roig. Mientras supervisaba el trabajo en la fábrica de Montaudran, pensaba cómo deshacerse de Roig, que le incordiaba demasiado con sus pesadas teorías sobre los acuerdos con los hombres azules y que se había mostrado favorable a la reciente huelga de pilotos. El capitán ya había hecho todo lo que podía hacer por él; era mucho, sin duda, pero a partir de entonces sólo sería un incordio. Lo mejor sería, simplemente, no renovar su contrato. Vencía a final de año.

—Y, simplemente, lo olvidaron —se lamenta madame Roig.

El tiempo y la literatura hicieron el resto. Llegaron los tiempos de Saint-Exupéry. De las grandes hazañas. De la épica aérea. De la gran explotación.

—Después de aquello, mi marido se reincorporó al Ejército. Lo destinaron a Argelia. Allí vivió casi veinte años, hasta que estalló la guerra por la independencia, pero él no pudo cambiar de ideas —dice madame—. Le voy a enseñar algo…

Annie Roig se levanta de su silla con algún esfuerzo. A pesar de que tiene la cabeza muy clara, sus piernas la sostienen con dificultad y la conversación le fatiga. Se pregunta en voz alta dónde guarda lo que quiere mostrarme. Duda. Da un par de vueltas, y al final abre una cómoda que está en una esquina del salón. De allí saca un grueso fajo de papeles, un dossier encuadernado con un simple canutillo negro.

—¿Qué es?

—Un plan, un proyecto de autonomía para Argelia.

Al pasar las páginas amarillentas, reconozco en ellas el modo de trabajar de Roig. Una planificación perfecta. Un esquema ordenado, detallado, igual que los informes que redactó para Latécoère durante su misión. Roig era partidario de un proceso de independencia pacífico. Proponía una autonomía tutelada en Argelia durante un periodo de cinco años en el que todas las competencias se irían trasladando a órganos propios, hasta que los argelinos estuvieran en condiciones políticas y económicas para llevar adelante su país. Una estrategia muy similar a la que, pocos años después de la sangrienta independencia argelina, Basiri había reclamado para el pueblo saharaui ante al Gobierno español.

—¿Y este hombre? —pregunto a madame.

He abierto el libro del capitán por la última página, la de la fotografía de Basiri con su número de preso.

Ella acerca sus manos cansadas a la fotografía en blanco y negro, y recorre la imagen como si concentrara los esfuerzos de toda una vida, mientras mueve de un lado a otro la cabeza. No es sólo decepción lo que hay en su gesto, sino una mezcla de ternura y de compasión, no sé si por la misma naturaleza humana o por el recuerdo de la naturaleza íntima del capitán Roig.

—Él se sentía en deuda con ellos. Basiri era descendiente de los erguibats.

Así que fue eso lo que sucedió. El capitán abandonó La Línea, pero se prometió a sí mismo que seguiría siendo fiel a los hombres del desierto. Basiri era miembro de una de las cuatro tribus con las que Roig había acordado pagar derechos por el paso de los aviones tanto tiempo atrás. Les había dado su palabra.

—Siempre hizo lo que pudo por ellos, aunque fuera a distancia. Cuando los españoles abandonaron el Sáhara, sintió que él mismo los abandonaba de nuevo. Se puso en contacto con los grupos de liberación, usaba los pocos contactos que le quedaban ahí. Creo que consiguió la fotografía de Basiri a través de un militar español. Él era ya muy mayor cuando sucedió todo eso. Al final se convirtió en un anciano del que nadie había oído hablar, un viejo capitán que perdía la memoria.

Madame Roig ha bajado la mirada. Juguetea nerviosamente con el mantel y con un anillo que todavía lleva en su mano izquierda. En «La Baptistine» no hay más que silencio. La poca luz que se filtra por las persianas deja ver las motas de polvo suspendidas en el aire. Quizá las mismas motas de polvo de hace veinte años, los restos de una vida que sólo se agita con las palabras. Restos muy frágiles, que están a punto de desaparecer para siempre.

—¿Le gustaría ver su despacho? —me invita madame.

Con mucha lentitud, nos levantamos de la mesa y caminamos hacia la planta baja de «La Baptistine». El despacho del capitán está a la altura del jardín que cuidó hasta sus últimos días. Annie Roig va delante, y cada tanto vuelve la cabeza para asegurarse de que la estoy siguiendo, tratando de que no se rompa el hilo invisible que nos ha empezado a unir. Al final del corredor, se detiene frente a una puerta. Está cerrada con llave. Ella la guarda en el bolsillo de su pantalón.

—Aquí está todo lo que queda —dice antes de abrir la cerradura.

Yo imagino una atmósfera cobriza detrás de la puerta. Una enorme estantería de madera oscura cubriendo toda la pared, del suelo al techo. En los estantes superiores, libros de todos los colores y tamaños, carpetas, archivadores, y en la parte inferior, una serie de cajas negras con remaches metálicos, etiquetadas. Imagino, de cuando en cuando, entre los papeles y las cajas, algún objeto extraño; una roca que muestra su interior mineral, como una gruta repleta de

piedras preciosas. Una daga curva, con la empuñadura de marfil. Un colgante con una extraña cruz plateada. Un banderín deportivo. Una medalla militar. Frente a la estantería, imagino también su escritorio y su silla forrada de terciopelo rojizo, de cabezal tan desgastado que el color es ya indefinible; rosáceo, marrón, granate… Sobre la mesa, un estuche con una pluma, un pisapapeles de cristal, una fotografía enmarcada, quizá la de los hombres de la Misión Roig. También un juego de papel de carta y sobres con el código aéreo, más unos cuantos sellos. En la pared, mapas de la costa occidental de África, con algunos puntos señalados en lápiz rojo: Casablanca, Agadir, Cabo Juby, Villa Cisneros, M'Terert, Saint Louis de Senegal, Dakar. Y un gran cartel de las Líneas Aéreas Latécoère mostrando un plano inclinado de la península Ibérica, cruzada por una línea que parte de Toulouse y une Barcelona, Alicante, Málaga, Tánger y Casablanca, donde un cabrero vestido con fez y chilaba tiende las manos al cielo saludando a un biplano amarillo que llega por el aire rozando una palmera con su vientre metálico.

No es esto lo que me espera al cruzar el umbral.

El estudio del capitán es una habitación convencional y despojada de ornamentos, con muebles de formica, sin pasado. No hay un solo rastro de La Línea, ni grandes archivos, ni fotografías evocadoras. El papel pintado de las paredes está descolorido. Su silla, sin mácula, como si nunca le hubiera sostenido. Detrás de su escritorio no hay mapas de África, sino algunos papeles comunes y corrientes sujetos con chinchetas a la pared.

Lo primero que salta a la vista es una triste fotocopia a color de un león sentado en la sabana, con la cabeza alta y la melena agitándose bajo la brisa y el sol.

—Era su signo —me dice madame con una sonrisa—. Qué tontería, eso le hacía gracia.

Me acerco más a la pared. Al lado de la fotografía hay dos carteles, en realidad dos hojas cuadriculadas con dos frases escritas a mano, como si fueran eslóganes. Reconocería en cualquier parte la caligrafía de maestro de escuela del capitán. La primera dice: «Vale mil veces más un hombre sin estudios pero trabajador, que un hombre ilustrado que no trabaje». La segunda: «La humildad, la honradez y la perseverancia son los tres pilares sobre los que debe sostenerse un ser humano».

Un hombre de principios. De la vieja escuela.

Junto a los carteles, hay también un recorte de periódico antiguo. Bajo la cabecera leo el año: 1947. Habla de un accidente aéreo, un suceso que en su día conmovió a toda Francia, pero no tiene nada que ver con La Línea. En un vuelo sobre el Atlántico, un concertista francés perdió la vida cuando regresaba de Nueva York a Francia tras

una actuación. Regresaba para casarse. Su prometida es una joven que posa con su futuro esposo antes de subir por las escalerillas del avión. Iban a emprender su último viaje juntos.

—Era la hija del capitán, Suzzie. Él nunca se recuperó de aquello.

Cuando miro la fotografía de cerca, se me cae el alma al suelo. Suzzie es la niña de pelo cortado a lo paje y medias blancas por debajo de la rodilla que aparece en la primera fotografía que vi del capitán, aquella noche en que leí su nombre por primera vez. La noche en que creí que era su fotografía montado a camello frente al desierto del Sáhara la que disparaba mi obsesión. Pero —oh capitán, mi capitán—, ahora que el viaje ha terminado, ahora que nuestra nave está anclada, comprendo por fin qué es lo que me ha movido a perseguir sin descanso tu memoria. No fue esa imagen del desierto la que me hizo emprender mi viaje, sino la del capitán junto a un viejo biplano, sosteniendo en brazos a una niña con el pelo cortado a lo paje y medias blancas por debajo de la rodilla. Una niña que se agarra a su cuello y ofrece un ramo de flores a su querido capitán.

6

DESPEDIDA

Al pequeño cementerio de Corbère d'en Haut, donde Roig siempre quiso ser enterrado, se llega por una cuesta empinada, de asfalto imperfecto sobre el que resbalan los guijarros. Tras un recodo del camino, se abre a la izquierda un corto sendero de tierra bordeado de cipreses que desembocan en una verja similar a la de «La Baptistine».

Dentro, todo es piedra y silencio, sin una sola sombra. Por encima de las tumbas, a lo lejos, sobre la colina que domina la aldea, el torreón del castillo medieval vigila a los muertos. A veces me gustaría que alguien vigilara también así a los vivos. En el cementerio de Corbère, los nombres están escritos en placas de hierro en forma de corazón, esmaltado de blanco. Las palabras están pintadas a mano en color azul, el color de la tinta china y de los mares del Sur. Me abro paso entre las cruces de hierro negro, sobre los parterres de tierra a los que todos volveremos, un día u otro, hacia el silencio y el olvido. Como el capitán, como Basiri, como todos los pilotos, incluido Saint-Exupéry. Como el propio Latécoère.

El fundador de La Línea se fue de este mundo cuarenta años antes que el capitán. Lo digo sin doblez; al final, todos nos parecemos.

El 11 de agosto de 1943, Pierre-Georges Latécoère estaba tendido en la penumbra de su habitación, en uno de los torreones del castillo de Ramonville, a las afueras de Toulouse. Apenas le quedaban fuerzas para abrir los ojos, sus momentos de lucidez se alternaban con otros en que perdía la conciencia y, por encima de todo, sentía dolor en todos los huesos de su cuerpo.

—Vamos, ¿qué hora es? ¿Qué haces ahí parado? No hay tiempo que perder… —le decía a un niño que se refugiaba en una esquina.

El pequeño Pierre-Jean miraba asustado a ese hombre, su padre, del que había oído contar a otros muchas más historias de las que jamás escuchara de su propia boca. Sobre todo en los últimos tiempos, desde que enfermó y ordenó que instalaran sus pertenencias en aquel solitario torreón.

—Natal, Recife, Bahía… —murmuraba Latécoère—. Río de Janeiro, Porto Alegre, Montevideo, Buenos Aires…

En su imaginación, Pierre había regresado a veinte años atrás, cuando todo era posible. Cuando el capitán acababa de cumplir su cometido y Latécoère calculaba que podía cubrir los doce mil cuatrocientos kilómetros que separaban Toulouse de Buenos Aires en sólo cinco días.

Nada de eso fue posible.

Después de que decidiera prescindir de Roig, aparentemente todo siguió igual en La Línea, pero en el desierto los accidentes de los aviones continuaron y los enfrentamientos con las tribus se recrudecieron. Algunos pilotos como Erable, Pintado o Gourp fueron asesinados. Este último murió agonizando, debido a una terrible infección que se había producido cuando sus captores cubrieron sus heridas con excrementos de camello. Secuestrar pilotos accidentados a cambio de un rescate se convirtió en una práctica común. Cada vez que recibía una de aquellas noticias, Latécoère sentía una punzada de dolor en el pecho, aunque decidía no prestarle atención, no mostrar sus sentimientos ni admitir que podía haberse equivocado. Sabía que todo eso quedaría atrás si conseguía un buen avión con el que cruzar el Atlántico, pero Toulouse tardó demasiado en conseguirlo.

El 11 de febrero de 1926, el español Ramón Franco llegó a Buenos Aires tras realizar el vuelo hasta América en un hidroavión alemán Dornier llamado *Plus Ultra*; lo consiguió antes que los franceses, e incluso un año antes de que el estadounidense Charles Lindbergh cruzara el mismo océano por el norte. Carlos Gardel dedicó a la hazaña un tango titulado «La gloria del Águila», hecho que a Latécoère le dolió en el alma; y Alfonso XIII, lleno de orgullo patrio, recordó que el avión había despegado de Palos de la Frontera, en Huelva, el mismo lugar desde donde zarparon las tres carabelas de Colón. El monarca aprobó también una subvención para la línea de zepelín de Jorge Loring. Los alemanes, de una forma u otra, habían conseguido desembarcar en Suramérica. Pierre sentía cada vez más dolores en el pecho, pero se mantenía fiel a su idea; a pesar de los raids que se le habían adelantado, él era todavía el único que estaba en condiciones de establecer una línea transoceánica regular.

A finales de ese mismo año, de los talleres de Montaudran salió un aparato que le llenó de esperanza: era un hidroavión propio, el Laté-21, la fórmula perfecta para su vuelo soñado. Lo anunció en grandes carteles publicitarios: la línea entre Dakar y Buenos Aires sería inaugurada el 1 de julio de 1927. Desde Toulouse hasta Dakar, volarían en sus aviones regulares, siguiendo las etapas de La Línea establecidas hasta el momento, incluida la reciente línea sobre el desierto. Desde ahí a las islas de Cabo Verde, en un hidroavión

Laté-21. Para la travesía atlántica usarían de momento barcos rápidos, del tipo ballenero, que podían navegar a 16,5 nudos hasta San Fernando de Noronha, la isla que habían usado los portugueses Coutinho y Cabral en su primera travesía. De San Fernando de Noronha a Natal, ya en la costa brasileña, volverían a usar hidroaviones, y de ahí a la capital argentina, de nuevo, aviones regulares. Latécoère no sólo se comprometió a hacerlo en público, sino que lo hizo también en privado, firmando sustanciosos preacuerdos de subvención con los gobiernos brasileño y argentino.

Nada parecía capaz de frenarle. Al menos, no algo fácilmente identificable: un hombre, una empresa, un accidente geográfico. Era algo más difuso, una lejana tormenta alimentada por mil fuerzas invisibles, que se condensarían en forma de gran nubarrón. La tecnología, el dinero, la política…, los mismos tiempos que hasta entonces se habían alineado decididamente con Latécoère estaban empezando a darle la espalda.

Los Laté-21 dieron malos resultados en los ensayos en el Mediterráneo, se averiaban con frecuencia y no resistían bien el embate de los vientos fuertes. Los barcos que pudieron conseguir para cruzar el Atlántico, viejos buques de guerra de la Armada francesa, tenían una velocidad insuficiente, muy alejada de la que él había calculado. Le resultó imposible asegurar el trayecto en los cinco días que había anunciado a bombo y platillo: no podría hacerlo en menos de nueve días y medio. El ministro francés que le había concedido la subvención empezó a seguir sus movimientos con suspicacia.

Al otro lado del océano, el proyecto de Latécoère tampoco parecía ya tan brillante. Buenos Aires había acogido a multitud de empresas; unas habían contribuido a levantar el país, otras a saquearlo. El Gobierno argentino examinaba con lupa los libros de cuentas de cada nuevo visionario que llamaba a sus puertas, y concedía con cuentagotas las subvenciones públicas para que se instalaran allí. En Brasil, mientras Latécoère diseñaba nuevos aparatos, el alemán Hugo Junkers se había hecho con el favor del Gobierno carioca y había establecido una línea aérea regular entre Río y Montevideo. No estaban en condiciones de subvencionar otro proyecto similar. Los acuerdos y las subvenciones prometidas se congelaron.

El mantenimiento de La Línea a través de España y África, y la ingente inversión de dinero que había requerido la puesta a punto de sus nuevos aviones, había acabado con los fondos de Latécoère. Extender La Línea al continente americano sin más ayuda pública era imposible, pero la respuesta del Gobierno en París fue de signo muy distinto al que había esperado. El ministro de Industria le expuso la situación con claridad: la compañía aérea de Latécoère, de carácter indiscutiblemente unipersonal, se había convertido en un monopolio,

y eso era algo demasiado peligroso tratándose de aviación. No podían arriesgarse a dejar ese servicio tan importante para el país en manos de un solo hombre que, además, podía quebrar en cualquier momento.

—No se lo tome a mal —le dijo el ministro—, es imposible que un único bolsillo financie una empresa con tantas ramificaciones. Debe decidirse, o se dedica a fabricar aviones o se dedica a explotarlos. La parte del negocio a la que renuncie quedará en manos de un grupo financiero estable o bien del mismo Estado. ¿Qué prefiere?

—Necesito unos días para pensarlo —respondió Latécoère.

Durante aquellos días, no habló con nadie. No cruzó palabra con una sola persona que no fuera camarero, portero o alguien de la calle con quien topara por casualidad. Como había hecho siempre en su vida, como cuando vendió la forja de su padre y decidió apostarlo todo por la aeronáutica, ésa era una decisión que iba a tomar solo. Un rostro era testigo de sus idas y venidas nerviosas en el despacho del boulevard Hausmann: el gran retrato de Napoleón que presidía su mesa de caoba. Pierre dialogaba a menudo con él en silencio, secretamente le pedía consejo, como si ese hombre compuesto por óleos y lienzo pudiera comprenderle mejor que cualquier persona de carne y hueso. Cuando se dio cuenta de lo que estaba haciendo, se detuvo en seco. Miró por la ventana hacia el horizonte de la ciudad. Tal vez se había vuelto loco, tal vez había medido mal sus fuerzas, tal vez aquéllos ya no eran tiempos para hombres como él.

En abril de 1927, acorralado por los problemas técnicos, los asesinatos de pilotos en el desierto, los costes de la línea americana, la falta de subvenciones y la presión del Gobierno francés para que dividiera su negocio, Latécoère claudicó. Había recibido una propuesta de compra del conde Bouilloux-Lafont, uno de los grandes empresarios franceses afincados en Brasil con quien Roig había contactado en su viaje por América, y que conocía a la perfección los apuros en que se encontraba Latécoère. Así que Pierre hizo sus números, puso un precio a su línea, e hizo saber la cifra tanto al Gobierno como al conde, quien, de inmediato, compró. Latécoère figuraría como vicepresidente y mantendría su negocio de fabricación de aviones en Toulouse. Lo primero que hizo el conde al adueñarse de la compañía fue cambiarle el nombre por otro que se convertiría en leyenda: la Aéropostale.

Ésa fue la época gloriosa, la que todos conocemos: Saint-Exupéry sobrevolando el desierto africano y Jean Mermoz sobrevolando los Andes americanos. La Aéropostale tenía puesto un pie en cada mundo. El 12 de mayo de 1930, Mermoz los unió, realizando por fin la primera travesía comercial del Atlántico sur sin escala. Y lo hizo al mando de uno de los nuevos aviones de Latécoère, el Laté-28-3 *Comte de la Vaulx*, un verdadero transatlántico del cielo. Latécoère, desde la

fábrica de Montaudran, leía esas historias en los periódicos con cierta amargura. Sí, eran sus chicos. Sí, eran sus aviones. Su línea. Su sueño. Pero ¿quién lo sabía? A su lado ya no estaban ni Cornemont, el primer piloto con el que cruzó los Pirineos en dirección a Barcelona; ni De Massimi, que había decidido embarcarse en una aventura empresarial propia; ni siquiera el terco Roig. Los laureles eran ahora para la Aéropostale de Bouilloux-Lafont.

Tampoco a Bouilloux-Lafont le duró mucho la gloria. En 1933, el mundo había cambiado completamente, y el negocio de la aviación había cobrado unas dimensiones inesperadas. Ninguna empresa privada podía asumir su coste y, en cambio, los estados necesitaban contar con un servicio aéreo propio. Había empezado Inglaterra, nacionalizando la RAF. Después Alemania, con la Luftwaffe. Ahora había llegado el turno del Gobierno francés. Una a una había ido comprando las pequeñas compañías francesas y pretendía agruparlas bajo una sola insignia, la de Air France. La legendaria Aéropostale, que había llegado más lejos que ninguna, no podía quedarse al margen. Y fue así como La Línea, finalmente, desapareció del todo.

Hasta entonces Latécoère no había sabido qué era la melancolía. Las personas alicaídas siempre le habían desagradado y en el fondo pensaba que quienes sufrían falta de ánimo lo hacían por pura comodidad, puesto que eso les eximía de hacer lo que era más necesario en el mundo: actuar. En aquellos días, sin que él pudiera evitarlo, las fuerzas le abandonaron. Todo le parecía insulso y falto de sentido. Ni siquiera tenía ganas de ocuparse de su jardín. Su médico le aconsejó que viajara, a ser posible a un país cálido y alegre, y eligió España. Se instaló durante unos meses en la costa levantina, pero pronto regresó a Francia; sentía que no tenía sentido su escapada en solitario. La soledad, ahora, le pesaba.

De vuelta en Toulouse se dejó seducir por la primera actriz de una compañía parisina que estaba de gira. Y esta vez no opuso resistencia. Ella tenía veinte años, él cuarenta y ocho. Se casaron. Se instalaron en el castillo de Ramonville. Siete meses después nació el pequeño Pierre-Jean, al que Latécoère no hizo nunca demasiado caso. Aprendió a llevar una vida apacible, algo aislada de su familia. Era su mujer la que, poco a poco, se iba ocupando de las decisiones relacionadas con su casa, con su hijo y con su vida, y unos años después le llegó la enfermedad.

Hacía ya meses que no se levantaba de la cama, en el torreón del castillo de Ramonville. Aquel 11 de agosto, las imágenes se sucedían en su cabeza a una velocidad vertiginosa. En la forja de su padre los hombres golpeaban el metal, él inauguraba la nueva fábrica de Toulouse, Beauté tomaba los mandos del primer Salmson, De Massimi se rompía una ceja contra el suelo de Alicante, la mujer del mariscal

Lyautey esperaba un ramito de violetas en el aeródromo de Casablanca, Roig cruzaba el desierto, él escuchaba en Buenos Aires un tango de labios de Carlos Gardel. El 7 de diciembre de 1936, el gran Mermoz, el Arcángel, se estrellaba en la cordillera de los Andes a bordo de uno de sus aviones más preciados, el Laté-300 *Croix du Sud*.

De repente las imágenes cesaron. Se hizo de golpe el silencio en la cabeza de Latécoère, quien por unos breves segundos se dio cuenta de dónde estaba y qué sucedía en realidad. Quieto en un rincón, sin atreverse a decir nada, había un niño.

—Acércate. ¿Cuántos años tienes, hijo?

—Once.

—Once años… Ya es hora de que hagas algo importante en la vida, ¿no crees? ¿No has oído nunca a ese poeta que dice «Quisiera ver volar un Latécoère…»? ¿Has oído algo tan bonito en toda tu vida? Sí, yo también desearía ver volar un Latécoère ahora mismo, a través de esa ventana. Creo que se acerca, viene ya a buscarme. ¿Lo ves?

Sólo él, el gran Pierre-Georges Latécoère, veía a sus viejos aviones sobrevolando el cielo de Ramonville. Era el mes de agosto de 1943. En la imprenta de la editorial Gallimard, se ultimaban las páginas de *El Principito*, de Antoine Saint-Exupéry. El sol, que acababa de ponerse tras el bosque de castaños de Ramonville, inundó Toulouse de un inexplicable color oro viejo.

Un año después, Saint-Exupéry desaparecería en las aguas del Mediterráneo.

En esa misma época falleció el comandante Francisco Bens. Bens colaboró con La Línea luchando en Cabo Juby contra la desidia de los trabajadores y con la obcecación de algunos de sus mandos, y fue acusado de francofilia; sería destituido el 7 de noviembre de 1925 —casi al mismo tiempo que Roig—, probablemente por orden directa del general Jordana, tras haber permanecido casi veinticinco años en su puesto del Sáhara. No sé cómo debió de ser la despedida de Bens. Imagino su silueta baja y tiesa, de gallo de corral, dibujándose por última vez en el atardecer de Cabo Juby, frente a la Casa de Mar. Tenía entonces cincuenta y seis años. Había llegado a la costa del Sáhara con poco más de treinta. No se casó. No tuvo hijos. Sus pies sólo sabían caminar sobre la arena. Murió viejo, en Madrid. Dos años antes de dejar este mundo publicó sus memorias, tituladas *Veintidós años en el desierto*. A veces quiero imaginar que fue él quien mandó a Roig la fotografía de Basiri encarcelado.

Louis Delrieu sobrevivió hasta la vejez. Abandonó La Línea voluntariamente, el mismo año que el capitán. Ya no necesitaba seguir volando. Se asentó. Formó una familia propia. Ya de viejo, fue a visitar al capitán. Madame Roig me describió el gran abrazo entre los dos hombres al reencontrarse. La emoción de una vida pasada

iluminaba sin fin los días del ocaso.

También el sol de otoño ilumina hoy las lápidas del cementerio de Corbère. Leo los nombres de las tumbas, anónimos para mí como lo es para otros el nombre del capitán. Es un mediodía cálido, parece que el verano haya resucitado por unas horas y se aferre al cielo de Corbère para exhalar su último aliento. Corre una brisa agradable, perfumada con el sutil olor que desprenden las hojas en el momento de dejar atrás el verde para cubrirse de bronce.

En un mausoleo de granito gris, cuadrado y sin florituras, leo su nombre:

Colonel J. Roig

La luz diáfana elimina del mundo cualquier ambivalencia; todo es tal cual aparenta ser. Transparente por fin. Clara es también ahora la intención del capitán cuando selló sus memorias con la fotografía de Basiri: dar a conocer la situación de los hombres azules, alertar de un conflicto que todavía no ha sido resuelto, recordar la responsabilidad de todas las partes implicadas. Mantener su palabra. Roig se había mantenido siempre al corriente del destino de esos hombres, había seguido en contacto con personas que, como él, temían que el futuro de los saharauis fuera sacrificado por el peso de las colonias. Personas que trataron de ayudarles cuando, tras la retirada de Francia y la inminente retirada de España, los saharauis fueron abandonados a la peor de las suertes. Hasta el día de hoy.

Si el capitán no sacó a relucir antes su historia fue por su sentido militar de fidelidad y disciplina, que nunca consiguió sacarse de encima del todo. Estaba amordazado entre sus viejos valores y sus verdaderas creencias. Sin embargo, ha sido capaz de cruzar el tiempo y venir a buscarme para poder contarlo. El capitán ha necesitado que yo fuera su voz. Y, paradójicamente, ha sido así como yo he encontrado la mía.

Me acerco a la lápida del capitán, y doy tres golpes sobre la piedra gris, pero Roig no aparece. Es hora de decirle adiós. En su tumba, ha quedado inmortalizado como Coronel J. Roig, pero para mí siempre será el capitán. Mi capitán.

Junto a su nombre dejo escrito el poema de Walt Whitman.

—¿Nos vamos? —pregunta mi comandante.

—Sí, nos vamos.

Nos vamos al otro lado de la frontera, al otro lado de las montañas. Volvemos a casa. A treinta kilómetros de este cementerio, como un

reflejo perfecto, hay otra tumba que hasta ahora no he podido visitar. Yo estaba volando en un avión, en el extremo opuesto del mundo, cuando mi padre murió. Poco después vi aquella fotografía del capitán con la pequeña Suzzie en brazos y, sin darme cuenta de la verdadera razón, me aferré a él como a un salvavidas. Mi obsesión por mantener viva la voz de Roig, por recuperar su memoria, intentaba conseguir en la ficción lo que es imposible hacer en la vida: rescatar a alguien de la muerte. Para eso sirven tal vez las historias, pero llega un momento en que debemos soltarlas y descansar en paz. Al cruzar mi línea de sombra he podido escribir esta *Línea del desierto*.

Llevo, aleteando en el bolsillo interior de mi guerrera, un poema dedicado a un capitán.

FIN

NOTA DE LA AUTORA

Esta novela está basada en la historia real de las Líneas Aéreas Latécoère y de las circunstancias que rodearon al establecimiento del tramo entre Casablanca y Dakar. Para ello, he recurrido a la abundante bibliografía que existe sobre la historia de estas líneas aéreas, publicada principalmente en francés, y a documentos periodísticos hallados aquí y allá. Los hechos se sucedieron según se cuenta, excepto la intervención de las aviadoras de la Stella en el vuelo a Lisboa con Latécoère. Algunas fotografías y documentos reales se pueden encontrar en <www.lalineadeldesierto.com>.

El grueso de la información acerca de la Misión Roig está extraída de las verdaderas memorias autoeditadas del capitán, *Pour que le courrier passe*, aunque he recreado completamente sus textos. Es cierto que al final de su libro el capitán incluyó una fotografía en la que se le ve, ya anciano, en el jardín de su casa de Néfiach, pero la fotografía de Basiri es un añadido mío, un recurso para ilustrar la ideología del capitán y la relación de su historia con el problema irresuelto del Sáhara Occidental. Basiri, primer desaparecido de la causa saharaui, desde luego existió, así como existe su imagen con el código escrito en tiza que he descrito en el texto.

Debo agradecer a todas las personas que aparecen nombradas en el libro que se hayan convertido, sin su conocimiento, en personajes de novela. Algunas de ellas —Enric Pallarés, Marie Vincente-Latécoere, Michel Barbie, Bernard Bacquié y, muy especialmente, Annie Roig— son personas de carne y hueso a las que conocí, aunque no siempre en las circunstancias descritas en estas páginas. Espero que no les incomode verse ficcionalizados de esta forma. Todos ellos me resultaron de gran ayuda y son parte indispensable de *La línea del desierto*.

A otros, aunque existen también, como monsieur Brousse, no pude conocerlos y he inventado por completo su personaje. (El Hotel du Grand Balcon de Toulouse, por cierto, cambió de dueño y fue remodelado después de mi primera visita, y hoy es un hotel de diseño

que conserva en algunos detalles el espíritu de los aviadores de La Línea.) Los personajes que son producto exclusivo de mi imaginación han sido condensados a partir de varias referencias, históricas o personales. La periodista que narra esta novela ha sido construida así, aunque en tal caso es a mí misma a quien debería pedir disculpas por exponerme, con algunas modificaciones, al blanco y negro del papel.

Ya en el reino de la más pura realidad, quiero agradecer a mi editora, Anik Lapointe, su fe en la aventura del capitán Roig desde sus albores; a Aro Sáinz de la Maza su cariñosa lectura de todas las versiones que se han ido sucediendo; y a Karmele Setien, agente literaria, que haya sido mi copiloto en este vuelo. Ellos más que nadie saben de todas las líneas que he tenido que dejar atrás hasta llegar al final.